SKRZYDLATA POLSKA

NR 21 (933) ● 25. V. 1969 ● ROK XXV/XXXIX ● CENA ZŁ 2

Nowy międzynarodowy dworzec lotniczy w Warszawie, funkcjonujący od trzech tygodni, budzi zainteresowanie podróżnych i warszawiaków, którzy odwiedzają go w wolne popołudnia i niedziele. Odwiedziła go także studentka SGPiS Barbara Ornoch, laureatka konkursu piosenki radzieckiej.

Zdjęcie M. KOBRZYŃSKI

ROK ZAŁOŻENIA: 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

Wyróżniony Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale — FAI

Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 8
Telefon: 27-33-78

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

Sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

Kierownicy działów: PAWEŁ ELSZTEIN (modelarstwo, zagranica); HENRYK KUCHARSKI (komunikacja, łączność z czytelnikami); TADEUSZ MALINOWSKI (literatura, historia); JERZY POMIANOWSKI (sport, aerokluby); JANUSZ M. WOJCIECHOWSKI (technika, astronautyka). Opracowanie graficzne — STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny — IRENA BĄKOWICZ

PRENUMERATA

Kwartalnie — 26 zł
Półrocznie — 52 zł
Rocznie — 104 zł

Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do dnia 10 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty.

Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88, konto PKO Nr 1-6-100024.

Egzemplarze zdezaktualizowane można nabyć w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch" — Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, na miejscu lub za zaliczeniem pocztowym.

OGŁOSZENIA

Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca.

DRUK

Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego" — Warszawa, ul. Miedziana 11. Zam. 4057 P-12.

WYDAWCA

WKŁ

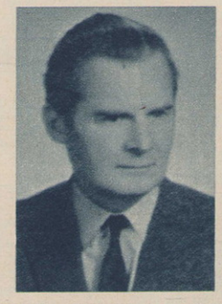
WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefon: 45-00-61

INDEKS 37703

NASZE ROZMOWY

Z KANDYDATAMI NA RADNYCH

KOORDYNOWAĆ INWESTYCJE



Mgr Paweł Wroński

MGR Paweł Wroński jest z wykształcenia prawnikiem. Ma 53 lata. Od 20 lat pracuje w Instytucie Lotnictwa w Warszawie. Zaczął pracę od stanowiska kierownika sekcji — dziś jest kierownikiem Działu Inwestycji. Od 8 lat jest członkiem PZPR.

Działalność społeczną rozpoczął od pracy w związkach sportowych. Następnie był m. in. przewodniczącym Rady Zakładowej Instytutu Lotnictwa, członkiem Plenum RZ, członkiem egzekutywy OOP. W 1957 r. został przewodniczącym składu orzekającego przy DRN Warszawa Ochota. Od 1965 r. jest radnym tejże DRN. Ze względu na swoje kwalifikacje zawodowe, które idą w parze z jego osobistymi zainteresowaniami, pracował w Komisji Finansów, Budżetu i Planu. Jest również członkiem Zarządu Oddziału ZBoWiD w dzielnicy Ochota i redaktorem biuletynu tegoż oddziału.

Obecnie jest kandydatem na radnego Stołecznej Rady Narodowej. Kandyduje z okręgu wyborczego nr 10 Warszawa Ochota.

— Co uważa Pan za największy sukces jako radny DRN Warszawa Ochota ostatniej kadencji? — pytamy mgra P. Wrońskiego.

— Doprowadzenie do wykonania przez mieszkańców ul. Saperów odwodnienia swej ulicy w czynie społecznym. To pozornie proste zadanie wymagało uporania się z licznymi przepisami i przede wszystkim przekonania mieszkańców ulicy do pracy społecznej i pożytku, jaki im samym przyniesie ta praca.

— A co zechciałby Pan zrobić dla Warszawy jako radny Stołecznej Rady Narodowej? — to nasze następne pytanie.

— Chciałbym, żeby po zakończeniu kadencji powiedziano o mnie, że byłem dobrym radnym.

Jako ewentualny przyszły radny St. RN chciałbym oczywiście pracować w Komisji Finansów, Budżetu i Planu. Interesuje mnie szczególnie sprawa koordynacji przedsięwzięć inwestycyjnych zakładów przemysłowych na terenie Warszawy — chodzi mi głównie o inwestycje o charakterze komunalnym (ciepłownictwo, zabezpieczenie wody, rekreacja, itp.). Jednym słowem byłaby to działalność typu gospodarczego.

Jako kandydat z terenu Okęcia i Włoch oraz mieszkaniec Ochoty chciałbym doprowadzić do zmeliorowania terenów Okęcia. Stan obecny zmeliorowania tego rejonu jest bowiem wysoce niezadowalający. (h)

BY ŻYŁO SIĘ CORAZ LEPIEJ

Tadeusz Mazurek

Z 37 lat swego życia aż 18 Tadeusz Mazurek przepracował w Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego Warszawa II. Zaczął w 1951 r. od zawodu tokarza i w tym zawodzie przepracował w WSK do 1968 r. W międzyczasie był kierownikiem szkolenia zawodowego oraz ukończył technikum mechaniczne. Od roku jest sekretarzem ekonomicznym KZ PZPR.

Pracę społeczną rozpoczynał w organizacjach młodzieżowych — ZWM i ZMP. Członkiem PZPR jest od 1954 r. Nim przeszedł do pracy w Komitecie Zakładowym wielokrotnie był I sekretarzem Oddziałowej Organizacji Partyjnej. Był też ławnikiem, a obecnie jest kuratorem sądowym dla Warszawy Pragi Południe.

Po raz pierwszy jest kandydatem na radnego i to od razu Stołecznej Rady Narodowej. Kandyduje z okręgu wyborczego nr 28 Warszawa Praga Południe.

Na nasze pytanie — co zechciałby Pan zrobić dla Warszawy jako radny St. RN? — Tadeusz Mazurek odpowiada:

Urodziłem się, wychowałem, żyję i pracuję w Warszawie — jest to moje miasto i jego los jest moim losem. Jako przyszły radny St. RN chciałbym dla Warszawy zrobić możliwie najwięcej. Bo choć widać jej rozkwit, jest w niej jeszcze bardzo wiele do zrobienia. Moim zdaniem trzeba jeszcze w Warszawie m. in. zlikwidować rudery, zmniejszyć hałas, usprawnić komunikację i handel. Mówiąc ogólnie należy robić wszystko, by Warszawa była z każdym dniem piękniejsza a jej mieszkańcom żyło się coraz lepiej — i to jest mój cel jako ewentualnego radnego.

Dotykając spraw osobistych i sąsiadów, pragnę jako mieszkaniec Osiedla Kinowa doprowadzić do zlikwidowania, a co najmniej zmniejszenia, olbrzymiego zapylenia tego osiedla przez miejscową kotłownię, pracującą na miale węglowym. (h)

BUDOWAĆ MIESZKANIA

Stefan Lewicki

Czterdziestoletni dziś technik, Stefan Lewicki, pracuje w Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego Warszawa Okęcie od 1950 r. Zaczynał jako kreślarz a ostatnio był kierownikiem sekcji oprzyrządowania w biurze konstrukcyjnym. Od kwietnia br. jest przewodniczącym Rady Zakładowej WSK Okęcie.

Początki jego pracy organizacyjnej i społecznej sięgają jeszcze 1944 roku, kiedy to wstąpił do ZWM. Od dwóch kadencji jest ławnikiem sądu — najpierw powiatowego a obecnie wojewódzkiego w Warszawie. Przez ostatnie 10 lat był członkiem prezydium Rady Zakładowej.

Jest kandydatem na radnego, po raz pierwszy w ogóle, Stołecznej Rady Narodowej. Kandyduje z okręgu wyborczego nr 10 Warszawa Ochota.

— Co chciałbym zrobić dla Warszawy jako radny St. RN?

— Uważam, że jednym z najważniejszych problemów do rozwiązania w Warszawie — odpowiada Stefan Lewicki — jest budownictwo mieszkaniowe i towarzyszące. Jest w tej dziedzinie bardzo wiele do zrobienia i temu chciałbym poświęcić swój wysiłek oraz posiadane doświadczenie, w przypadku jeśli zostanę wybrany radnym St. RN.

Jako pracownik WSK widzę szczególnie potrzebę wybudowania na Okęciu zakładowego osiedla użyteczności socjalnej, który służyłby nie tylko naszej załodze, ale i mieszkańcom tego rejonu.

Natomiast jako mieszkaniec Żoliborza uważam, że nadszedł czas zabudowy tzw. „serka marymonckiego" oraz oddawania do użytku wraz z nowymi mieszkaniami również kompletnie uporządkowanego obejścia i punktów użyteczności publicznej. (h)

DLA UCZCZENIA 25-LECIA PRL

Zdzisław DUDZIK z Aeroklubu Warszawskiego

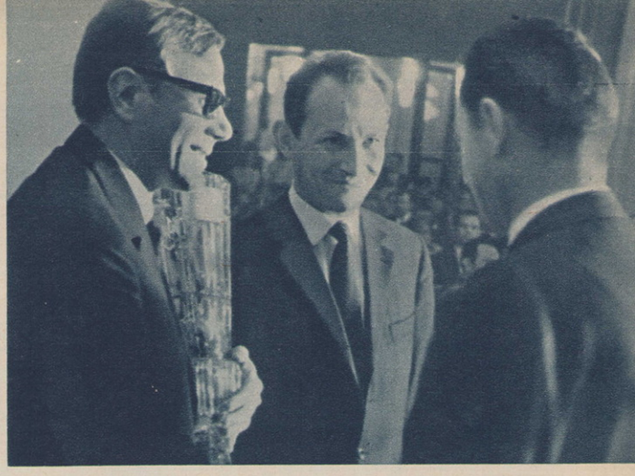
najlepszym pilotem

Sławomir SZOFF z Polskiego Radia Warszawa

najlepszym dziennikarzem

w VIII Rajdzie Samolotowym Dziennikarzy i Pilotów

Załoga „SKRZYDLATEJ POLSKI" na 3 miejscu



Prezes Aeroklubu PRL Stefan Antosiewicz wręcza zwycięskiej załodze kryształowy puchar ufundowany przez wicepremiera Piotra Jaroszewicza. Foto: G. Kurzajczyk

W WROCŁAWIU zakończył się 13 maja br. VIII Rajd Samolotowy Dziennikarzy i Pilotów. V etap na trasie Poznań—Wrocław wygrała załoga: **Górecki** (Wojska Lotnicze) — **Budziński** (Żołnierz Wolności) — 163 pkt, przed załogą: **Siciński** (Aeroklub Warszawski) — **Pajda** (Express Wieczorny) — 148 pkt; miejsca 3—4 zajęły załogi: **Pasierski** (Aeroklub Warszawski) — **Szoff** (PR Warszawa) i **Pogorzelski** (Wojska Lotnicze) — **Pogorzelska** (Wojskowy Przegląd Lotniczy — po 134 pkt.

Uroczystość zakończenia VIII Rajdu odbyła się tradycyjnie we Wrocławskim Klubie Dziennikarza. Ogłoszono na niej oficjalnie wyniki rajdu. Po konkurencjach lotniczych i dziennikarskich pierwsze miejsce w ogólnej punktacji zajęła załoga warszawska w składzie: pilot **JANUSZ PASIERSKI** (Aeroklub Warszawski) i red. **SŁAWOMIR SZOFF** (PR Warszawa, redakcja „Z kraju i ze świata"). Red. **Szoff** wygrał zdecydowanie konkurs dziennikarski i dzięki temu wysunął swą załogę na pierwsze miejsce aż z 11 pozycji zajmowanej po konkurencjach lotniczych.

Podczas uroczystości zakończenia zawodów odczytano list honorowego protektora Rajdu, wicepremiera **Piotra Jaroszewicza**, skierowany do uczestników imprezy. Prezes Aeroklubu PRL — **Stefan Antosiewicz** wręczył zwycięskiej załodze kryształowy puchar ufundowany przez wicepremiera **Piotra Jaroszewicza**. Puchar ten przeznaczony jest dla macierzystej redakcji dziennikarza, który leciał w zwycięskiej załodze. W tym przypadku przypadł on w udziale redakcji warszawskiej rozgłośni Polskiego Radia „Z kraju i ze świata".

Najlepsi piloci i dziennikarze, a także zwycięskie załogi, otrzymali m. in. nagrody: Ministra Obrony Narodowej, gen. broni **Wojciecha Jaruzelskiego**, wiceministra Obrony Narodowej Szefa Głównego Zarządu Politycznego WP gen. dyw. **Józefa Urbanowicza**, Dowódcy Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. **Jana Raczkowskiego**, Dowódcy Wojsk Obrony Powietrznej Kraju gen. dyw. pil. **Romana Paszkowskiego.**

Najlepszymi pilotami rajdu zostali: **Zdzisław Dudzik** (Aeroklub Warszawski) — 757 pkt, **Kazimierz Pogorzelski** (Wojska Lotnicze) — 754 pkt i **Krzysztof Siciński** (Aeroklub Warszawski) — 753 pkt

Wyniki konkursu dziennikarskiego przedstawiają się następująco: 1. **Sławomir Szoff** (PR — Warszawa) — 962 pkt; 2. **Tadeusz Cegielski** (PR — Zielona Góra) — 860 pkt; 3. **Zbigniew Ramotowski** (Życie Radomskie) — 838 pkt; 4. **Bogdan Kaznowski** (Wiraże) — 823 pkt; 5. **Andrzej Zydorowicz** (PR — Katowice) — 820 pkt; 6. **Jerzy Zarębski** (Skrzydlata Polska) — 808 pkt.

Pełną tabelę końcowych wyników VIII Rajdu podajemy obok.

Obszerniejsze relacje z VIII Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów podamy w następnych numerach. Będziemy również drukować niektóre prace z konkursu dziennikarskiego. (y)

WYNIKI VIII RAJDU SAMOLOTOWEGO DZIENNIKARZY I PILOTÓW (4 — 13 maja 1969)

Miejsce	Załoga (pilot — dziennikarz)	Konkurencje lotnicze	Konkurencje dziennikarskie	Suma punktów
1.	PASIERSKI (A. Warszawski) — SZOFF (Polskie Radio Warszawa)	680	962	1 642
2.	GAWLIK (A. Bielsko-Bialski) — CEGIELSKI (PR Zielona Góra)	719	860	1 579
3.	DUDZIK (A. Warszawski) — ZARĘBSKI (Skrzydlata Polska)	757	808	1 565
4.	MILKIEWICZ (Wojska Lotnicze) — KAZNOWSKI (Wiraże)	740	823	1 563
5.	SICIŃSKI (A.Warszawski) — PAJDA (Express Wieczorny)	753	777	1 530
6.	POGORZELSKI (Wojska Lotnicze) — POGORZELSKA (Wojsk. Przegl. Lotn.)	754	754	1 508
7.	PALICKI (A. Bydgoski) — KOWALSKI (Gazeta Pomorska)	677	807	1 484
8.	GRABOWSKI (A. Krakowski) — ADAMCZEWSKI (Dziennik Polski)	737	734	1 471
9.	GROSS (A. Wrocławski) — DALESZAK (Gazeta Robotnicza)	703	757	1 460
10.	STOGNIEW (A. Gliwicki) — ZYDOROWICZ (PR Katowice)	622	820	1 442
11.	ŁODZIŃSKI (Wojska Lotnicze) — RAMOTOWSKI (Życie Radomskie)	603	838	1 441
12.	GÓRECKI (Wojska Lotnicze) — BUDZIŃSKI (Żołnierz Wolności)	675	764	1 439
13.	PILCH (A. Krakowski) — LANGER (Echo Krakowa)	698	734	1 432
14.	BABIARZ (A. Ostrowski) — KRAMARCZUK (TV Warszawa)	690	735	1 425
15.	MAKSYMOWICZ (A. Wrocławski) — WALIGÓRSKI (PR Wrocław)	710	708	1 418
16.	PRZYJEMSKI (A. Kujawski) — BRODZIŃSKI (Gazeta Kujawska)	632	744	1 376
17.	MALINA (A. Wrocławski) — DYLIŃSKI (Słowo Polskie)	634	730	1 364
18.	ZACH (A. Robotniczy Świdnik) — BLAUTH (Sportowiec)	636	696	1 332
19.	OLSZAŃSKI (A. Poznański) — NOWAKOWSKI (TV Poznań)	612	707	1 319
20.	PRZYSTAJKO (A. Opolski) — MACH (Trybuna Opolska)	557	757	1 314
21.	RONIKER (Wojska Lotnicze) — BRYCZKOWSKI (W Służbie Narodu)	565	722	1 287
22.	ROMAN (A. Bielsko-Bialski) — WIELGOLAWSKI (Trybuna Robotnicza)	502	768	1 270
23.	ROBAK (A. Bydgoski) — ANDRZEJEWSKI (Dziennik Wieczorny)	471	798	1 269
24.	KISIEL (Wojska Lotnicze) — WOJDYŁA (Żołnierz Ludu)	595	663	1 258
25.	KMIEĆ (A. Śląski) — WILCZEK (Poglądy)	545	695	1 240
26.	ODYJAS (Wojska Lotnicze) — NAPIERAŁA (PR Poznań)	652	585	1 237
27.	SINICA (A. Białostocki) — HRYNIEWIECKI (Gazeta Białostocka)	459	755	1 214
28.	ZOFKA (A. Warmińsko-Mazurski) — SZYK (PAP Warszawa)	485	725	1 208
29.	PRZYBYLSKI (A. Łódzki) — POTĘGA (Dziennik Łódzki)	439	750	1 189
30.	ZAŁOGA WĘGIERSKA	469	750	1 066
31.	MAJKOWSKI (A. Kielecki) — MAKOWSKI (Słowo Ludu)	534	532	1 066
32.	JASZCZYŃSKI (A. Szczeciński) — KACZANOWSKI (Wiad. Zachodnie)	508	342	850
33.	SOBIESIAK (A. Lubelski) — WOLAK (Sztandar Ludu)	428	370	798
34.	MILEWSKI (A. Gdański) — KISZKIS (Dziennik Bałtycki)	377	340	717
35.	ZAŁOGA NRD	394	287	681

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

● **GŁÓWNY** Zarząd Polityczny Wojska Polskiego zorganizował 8 maja br. w Warszawie konferencję prasową poświęconą 25-leciu Polski Ludowej oraz rocznicom bitew LWP, które legły u podstaw naszego zwycięstwa nad faszyzmem hitlerowskim. Na konferencji poinformowano m. in., że obchody rocznic wojskowych rozpoczęły się 14 maja br. w 25-lecie zwycięskiej bitwy partyzanckiej pod Rąblowem — zakończą się natomiast 9 maja 1970 r. centralną uroczystością we Wrocławiu, w 25 rocznicę ostatecznego zwycięstwa nad hitleryzmem.

*

● **W ZARZĄDZIE** Lotniskowym Wojsk Lotniczych odbyło się spotkanie pracowników przedsiębiorstw, podległych Ministerstwu Komunikacji, Ministerstwu Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych kooperujących ze Służbą Lotniskową Wojsk Lotniczych. Podczas spotkania wielu pracowników różnych przedsiębiorstw odznaczonych zostało medalami „Za Zasługi dla Obronności Kraju". Dekoracji odznaczonych dokonał gen. bryg. nawig. **Władysław Jagiełło.**

*

● **W RAMACH** Dni Wrocławia odbył się 11 maja br. Dzień Wrocławskich Skrzydeł, który w tym roku wypadł szczególnie okazale. W tym to dniu odbył się właśnie zjazd twórców lotniczych i tego dnia zawitali do stolicy Dolnego Śląska dziennikarze i piloci — uczestnicy VIII Rajdu Samolotowego. PLL LOT zorganizowały dla wrocławian niedzielne przeloty na odrzutowym Tu-134. Sportowcy lotnicy rozegrali na lotnisku pilczyckim zawody spadochronowe, szybowcowe i modelarskie o Puchar Dni Wrocławia. Nad zawodami szybowników patronat objęła redakcja „Słowa Polskiego"; startowało 30 załóg, a zwyciężyła reprezentacja „Elwro" (pil. **Jerzy Musiał**). W spadochronowych mistrzostwach Wrocławia 1 miejsce zajął **Edward Ligocki.** Wieczorem w Dniu Wrocławskich Skrzydeł odbyło się w Ratuszu spotkanie twórców lotniczych i uczestników VIII Rajdu z ojcami miasta.

*

● **W DOWÓDZTWIE** Wojsk Obrony Powietrznej Kraju odbyło się, w ramach obchodów 25-lecia Polski Ludowej, spotkanie zasłużonych oficerów, legitymujących się 25-letnim stażem służby w ludowym Wojsku Polskim.

*

● **PRZEDSTAWICIELSTWA** zagranicznych linii lotniczych w Polsce, z okazji otwarcia Międzynarodowego Dworca Lotniczego, ufundowały pamiątkową tablicę, która umieszczona została w hallu nowego dworca. Uroczyste odsłonięcie tablicy nastąpiło 12 maja br.

ZJAZD TWÓRCÓW LOTNICZYCH

W klubie Międzynarodowej Prasy i Książki we Wrocławiu, przy poparciu Wydziału Kultury RN m. Wrocławia, obradował 11 maja br. Zjazd Twórców Lotniczych. Celem Zjazdu było uczczenie 25-lecia PRL i 50-lecia polskiego lotnictwa sportowego, zamanifestowanie jedności stanowiska lotniczych środowisk twórczych w sprawach Ziem Zachodnich i Północnych, zwrócenie uwagi społeczeństwa na walory wychowawcze artystycznej twórczości o tematyce lotniczej oraz zorganizowanie Stowarzyszenia Twórców Lotniczych.

Na obrady przybyli: przewodniczący Prezydium RN m. Wrocławia prof. **Bolesław Iwaszkiewicz**, przedstawiciel Dowództwa Wojsk Lotniczych gen. bryg. pil. **Franciszek Kamiński**, prezes Aeroklubu PRL **Stefan Antosiewicz**, sekretarz KW PZPR **Ryszard Rafałowicz.**

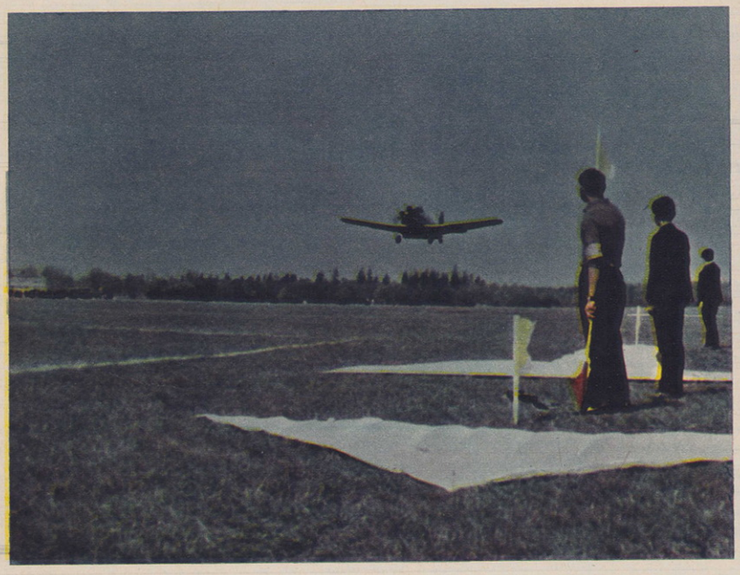
W Zjeździe wzięli m. in. udział: **Janusz Meissner, Bohdan Arct, Maria Kann, Tadeusz Schiele, Władysław Leny-Kisielewski, Edward Chromy, Bogdan Kaznowski, Jerzy R. Konieczny, Wiktor Wionczek, Tadeusz Malinowski, Wiesław Fuglewicz, Bogdan Bartnikowski, Bolesław Jagielski** oraz przedstawiciele środowiska kulturalnego miasta Wrocławia

Po przemówieniu powitalnym prof. **Bolesława Iwaszkiewicza**, literat wrocławski **Zbigniew Kubikowski** wygłosił referat pt. „Literackość tematu lotniczego". W dyskusji zabrało głos 17 mówców. Przyjęto projekt statutu Stowarzyszenia Twórców Lotniczych z siedzibą we Wrocławiu oraz powołano 11-osobowy komitet organizacyjny, mający m. in. za zadanie przygotowanie I Walnego Zjazdu Twórców Lotniczych, który ma się odbyć w listopadzie br. Na czele komitetu stanął znakomity pisarz lotniczy **Janusz Meissner.**

W czasie przerwy w obradach uczestnicy zjazdu byli na lotnisku, gdzie obejrzeli samoloty wojskowe i komunikacyjne, a także odbyli przelot samolotem odrzutowym Tu-134.

Wieczorem uczestnicy zjazdu oraz piloci i dziennikarze VIII Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów przyjęci zostali w Ratuszu przez przewodniczącego Prezydium RN m. Wrocławia.

W ROKU 25-LECIA POLSKI LUDOWEJ



DOWÓDCA WOJSK LOTNICZYCH
gen. dyw. pil. JAN RACZKOWSKI

POCZĄTKOWO była to skromna, lokalna impreza. Dzisiaj interesują się rajdem nie tylko sympatycy lotnictwa w całej Polsce, ale również poza jej granicami. To piękne spotkanie w przestworzach nad gospodarną ziemią polską ma służyć zbliżeniu — za Waszym pośrednictwem, Towarzysze Dziennikarze — społeczeństwa do naszego ludowego lotnictwa i jego współczesnych problemów. Jest to jedyna w swoim rodzaju impreza, łącząca skutecznie elementy dobrej propagandy politycznej i sportowej rywalizacji.

Tak będzie i w roku bieżącym. Oprócz sportowego współzawodnictwa celem rajdu jest uczczenie ćwierćwiecza Polski Ludowej i przystąpienia do działań bojowych nad polską ziemią ludowego lotnictwa, upamiętnienie 50 rocznicy powstania lotnictwa sportowego w naszym kraju oraz popularyzacja dorobku ziem objętych trasą zawodów.

Wśród uczestników dzisiejszej imprezy są tacy, którzy rajdowymi trasami przemierzali nasz kraj wzdłuż i wszerz. Spotykaliśmy się w roku 1 000-lecia Państwa Polskiego w kolebce naszej państwowości w Gnieźnie, spotykaliśmy się także w Lublinie i Chełmie, miastach, gdzie przed 25 laty narodziła się nasza ludowa władza i wydany został jej historyczny dokument programowy — Manifest PKWN. Odwiedziliśmy z rajdem wiele innych miast na terenie całego kraju.

W roku 25-lecia Polski Ludowej start do kolejnego rajdu odbywa się w Białymstoku, stolicy regionu, który w okresie międzywojennym wchodził w skład tzw. Polski „B". Obecnie region ten jak i samo miasto może być przykładem zmian dokonanych w okresie 25-lecia istnienia ludowej ojczyzny.

25 lat władzy ludowej, to okres systematycznych przeobrażeń społecznych, ekonomicznych i kulturalnych na terenie całego naszego kraju. Jest ich wiele także tutaj na białostockiej ziemi. Gospodarze pragną Wam pokazać wszystko to, co w mieście i w całym regionie jest piękne i godne uwagi, plon swej 25-letniej pracy.

Pozwólcie, że gorąco podziękuję gospodarzom ziemi białostockiej za gościnne, serdeczne przyjęcie.

TOWARZYSZE I OBYWATELE!

Cały naród, wszystkie jego patriotyczne siły zjednoczone we wspólnym Froncie Jedności Narodu na czele z Polską Zjednoczoną Partią Robotniczą obchodzą w bieżącym roku swój wielki jubileusz. Polska Ludowa, państwo robotników i chłopów, pierwsze w naszych dziejach państwo socjalistyczne istnieje już ćwierć wieku. Możemy bez przesady powiedzieć, że ten krótki w historii ludzkości okres jest dla nas Polaków okresem przełomowym.

Nie wolno nam zapomnieć, iż droga obecnego kształtu naszej ludowej Ojczyzny prowadziła przez pola bitewne wszystkich frontów II wojny światowej. Za dzisiejszą Polskę oddało swe życie miliony rodaków, w tym również wielu naszych lotników. O to, by państwo było socjalistyczne nie tylko z nazwy, trzeba było również walczyć w pierwszych latach powojennych.

Zwycięstwo i wybór drogi, którą kroczymy zawdzięczamy słusznej koncepcji ideowej naszej partii i rozsądkowi politycznemu narodu.

Dzięki temu potrafiliśmy w zdumiewającym cały świat tempie podnieść kraj z ruin i zgliszcz wojennych. Odbudowaliśmy i rozwinęliśmy naszą gospodarkę. Dzisiaj Polska nie jest pionkiem na mapie starego kontynentu należąc do grupy wysoko uprzemysłowionych, nowoczesnych państw europejskich.

Stoimy wszyscy w przededniu wyborów do Sejmu i rad narodowych. W interesie narodu, w interesie dalszego rozwoju socjalistycznej Ojczyzny powinniśmy oddać swe głosy na najlepszych jej obywateli. Pierwszego czerwca nie powinno zabraknąć przy urnach wyborczych nikogo z Polaków.

Trasa rajdu prowadzi przez Elbląg, Inowrocław, Poznań do Wrocławia. Udział w rajdzie m. in. stanowi wspólny wkład dziennikarzy i pilotów w toczącą się kampanię wyborczą do Sejmu i rad narodowych.

Niech więc dzięki Waszej sportowej podróży nad ludową Ojczyzną zostanie ukazany jej bogaty dorobek, dzieło rąk robotników i chłopów.

Pragnę przypomnieć, że obchodzimy w bieżącym roku pięćdziesięciolecie polskiego lotnictwa sportowego. Piloci nasi odnieśli wiele wartościowych sukcesów na skalę światową. Szczególnie znamienne było zwycięstwo por. pil. Żwirki i inż Wigury w słynnym Challenge'u w roku 1932 nad ekipami innych krajów, głównie Niemiec. Sukces ten powtórzył w dwa lata później kpt. pil. Jerzy Bajan. Znane są szeroko triumfy naszych szybowników, z których w roku 1938 Tadeusz Góra, jako pierwszy z Polaków, otrzymał najwyższe odznaczenie szybowcowe — medal Lilienthala.

Współczesne lotnictwo sportowe oparte na Aeroklubach PRL szkoli i wychowuje nowe zastępy lotników, godnie kontynuujących te piękne tradycje.

Przykładem tych osiągnięć sportowych są dwa dalsze medale Lilienthala, zdobycie przez naszych szybowników około 200 złotych odznak szybowcowych z trzema diamentami, ponad 550 odznak złotych i około 3 000 srebrnych. Nasi szybownicy ustanowili 180 rekordów krajowych i 60 międzynarodowych. Liczne sukcesy święcą nasi piloci samolotowi, skoczkowie spadochronowi, modelarze. To jest lotniczy dorobek na 25-lecie Polski Ludowej.

Osobny rozdział stanowi rozwój lotnictwa wojskowego, jego nowoczesność, mistrzostwo w pilotażu i zastosowaniu bojowym, stale doskonalone przez naszych lotników. Znamy znaczenie lotnictwa na współczesnym polu walki. Partia i rząd czyni wszystko co możliwe, by te siły nieustannie pomnażać. Dowodem tego jest na przykład to, że tylko w okresie ostatniego 4-lecia ilość nowoczesnych, naddźwiękowych samolotów odrzutowych wzrosła kilkakrotnie. Podobnie przybywa różnych środków zabezpieczenia i ubezpieczenia lotów, bez których nie może skutecznie działać nowoczesne lotnictwo.

Wam, Towarzysze Dziennikarze i Piloci, życzę, byście jak najlepiej wypełnili zadania rajdowe.

Niech podniebna podróż nad naszą piękną Ojczyzną dostarczy Wam wielu emocji i niezapomnianych przeżyć, niech da nam wiele materiałów do popularyzacji naszych osiągnięć 25-lecia.

Fragmenty przemówienia, wygłoszonego 4 maja br. na otwarciu VIII Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów w Białymstoku.

Na lotnisku w Białymstoku.

Zdjęcia: B. Koszewski (3)

NASZ PLEBISCYT 25-LECIA

Rozpoczynamy GŁOSOWANIE – drugi etap naszego plebiscytu na LOTNIKA, KONSTRUKCJĘ i WYDARZENIE LOTNICZE 25-lecia Polski Ludowej.

Spośród podanych oddzielnie i oznaczonych cyframi kandydatur zgłoszonych przez Czytelników, należy wybrać jednego LOTNIKA, KONSTRUKCJĘ i WYDARZENIE, które według głosującego zasługują na miano najlepszych w 25-leciu Polski Ludowej.

Prosimy o przysyłanie swoich typów pod adresem naszej redakcji – Warszawa 1, ul. Widok 8, wyłącznie na kartach pocztowych lub widokówkach, z dopiskiem „PLEBISCYT 25-LECIA".

Głosowanie trwać będzie do 25-czerwca br.

Ogłoszenie wyników plebiscytu nastąpi w numerze na 22 lipca br.

ROZPOCZYNAMY GŁOSOWANIE NA

- LOTNIKA
- KONSTRUKCJĘ
- WYDARZENIE

„Jaskółka", jedna z konstrukcji lotniczych ubiegających się w naszym plebiscycie o miano najlepszej w 25-leciu Polski Ludowej.

Foto: H. Kucharski

LOTNIK 25-LECIA

1. ANDRZEJ ABŁAMOWICZ – sport samolotowy
2. LUCYNA KRZYWONOS – szybownictwo
3. ANTONINA CHMIELARCZYK – spadochroniarstwo
4. ADELA DANKOWSKA – szybownictwo
5. RYSZARD DĄBROWSKI – lotnictwo komunikacyjne
6. ZDZISŁAW DUDZIK – sport samolotowy
7. ANNA FRANKE – spadochroniarstwo
8. WŁADYSŁAW GAWLIK – sport samolotowy
9. TADEUSZ GÓRA – szybownictwo
10. STANISŁAW KASPEREK – sport samolotowy
11. KRYSTYNA LIGOCKA – spadochroniarstwo
12. EDWARD LIGOCKI – spadochroniarstwo
13. PELAGIA MAJEWSKA – szybownictwo
14. EDWARD MAKULA – szybownictwo
15. JAN MALINOWSKI – lotnictwo sanitarne
16. EDMUND MIKOŁAJCZYK – sport samolotowy
17. KAZIMIERZ PLENKIEWICZ – lotnictwo sanitarne
18. JERZY POPIEL – szybownictwo
19. ROMANA SKATULSKA – spadochroniarstwo
20. WANDA SZEMPLIŃSKA – szybownictwo
21. TADEUSZ WIĘCKOWSKI – lotnictwo sanitarne
22. ADAM WITEK – szybownictwo
23. JERZY WOJNAR – szybownictwo
24. JAN WRÓBLEWSKI – szybownictwo
25. ADAM ZIENTEK – szybownictwo

KONSTRUKCJA 25-LECIA

1. „BIES" – samolot
2. „BOCIAN" – szybowiec
3. „FOKA" – szybowiec
4. „ISKRA" – samolot
5. „JASKÓŁKA" – szybowiec
6. „MUCHA" – szybowiec
7. „PIRAT" – szybowiec
8. „SZPAK" – samolot
9. „WILGA" – samolot

WYDARZENIE 25-LECIA

1. Reaktywowanie Aeroklubu RP w 1945 r.
2. Powstanie Instytutu Szybownictwa w Bielsku-Białej w 1946 r.;
3. Utworzenie w Polsce Ludowej lotnictwa sanitarnego w 1955 r.;
4. Grupowy przelot szybowników AW do ZSRR w 1957 r.;
5. Sukces spadochroniarek w mistrzostwach świata w Bratysławie w 1958 r. (trzy srebrne medale, w tym indywidualny Anny Franke);
6. Szybowcowe mistrzostwo świata A. Witka w 1958 r.;
7. Organizacja szybowcowych mistrzostw świata w Lesznie w 1958 r.;
8. Powołanie do życia przedsiębiorstwa lotnictwa gospodarczego przy APRL w 1959 r;
9. Defilada lotnicza m. in. z szykiem „Szachownica", w dniu 22 lipca 1959 r;
10. Sukces szybowników w mistrzostwach świata w Kolonii w 1960 r. (2 miejsce E. Makuli, 3. J. Popiela kl. otw. i 3. A. Witka – kl. stand.);
11. Oblot „Iskry", pierwszego polskiego samolotu o napędzie odrzutowym w 1960 r;
12. Rekordowe loty szybowcowe St. Józefczaka do stratosfery na fali tatrzańskiej w 1961 r;
13. Rekord międzynarodowy J. Wróblewskiego w przelocie docelowo-powrotnym 678 km w 1963 r;
14. Sukces szybowników w mistrzostwach świata w Argentynie w 1963 r. (1 miejsce E. Makuli i 2 miejsce J. Popiela);
15. Sukces szybowników w mistrzostwach świata w Wielkiej Brytanii w 1965 r. (1 miejsce J. Wróblewskiego i 4 E. Makuli w kl. otw. oraz 3 m. Fr. Kępki i 4 J. Popiela w kl. stand.);
16. Desant „Czerwonych Beretów" podczas ćwiczeń wojsk państw Układu Warszawskiego w NRD w 1965 r;
17. Defilada Tysiąclecia w 1966 r.;
18. Uruchomienie w WSK w Świdniku produkcji śmigłowców Mi-2 o napędzie turbinowym w 1966 r;
19. Powstanie Muzeum Lotnictwa w Krakowie w 1967 r;
20. Podniesienie dęblińskiej „Szkoły Orląt" do rangi Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w 1967 r;
21. Odsłonięcie Pomnika Lotnika w 1967 r;
22. Trzecie miejsce E. Ligockiego w spadochronowych mistrzostwach świata w Austrii w 1968 r;
23. Organizacja szybowcowych mistrzostw świata w Lesznie w 1968 r;
24. Wprowadzenie samolotu odrzutowego Tu-134 do eksploatacji w PLL LOT w 1969 r;
25. Otwarcie Międzynarodowego Dworca Lotniczego w Warszawie w 1969 r;

NAGRODY

Wśród Czytelników, którzy wezmą udział w głosowaniu rozlosowane zostaną liczne i atrakcyjne nagrody m.in.:

- radio tranzystorowe
- aparat fotograficzny
- zegarki na rękę
- modele samolotów
- książki o tematyce lotniczej

i wiele innych.

SZKOLENIE SPADOCHRONOWE W AEROKLUBACH

PUBLIKUJĄC DWA ARTYKUŁY DYSKUSYJNE, PRAGNIEMY ZACHĘCIĆ SKOCZKÓW SPADOCHRONOWYCH DO ZABRANIA GŁOSU NA TEN TEMAT. (RED).

PRZESTARZAŁE formy i metody treningu w aeroklubach, nie pozwalają osiągać skoczkom przybliżonych wyników, jakie mają sportowcy należący do czołówki spadochronowej świata.

Do wysokich wyników w spadochroniarstwie doszły te kraje, w których wprowadzono masowe szkolenie, popularyzację tego sportu przez wykonywanie skoków w terenie przygodnym i na stadionach oraz zastosowanie spadochronów zapewniających sterowanie i lądowanie w ograniczonym terenie.

W naszym spadochroniarstwie zbyt późno zwrócono uwagę na te podstawowe elementy, które nie tylko wpływały na popularyzację tego sportu, ale miały poważne znaczenie w podnoszeniu poziomu wyszkoleniowego. W ostatnich latach usprawniono organizację prowadzenia skoków z samolotu PZL-101. Mimo to, niedociągnięć tych pozostało jeszcze sporo i nadal hamująco wpływają na rozwój i działalność spadochroniarstwa.

Pierwszym problemem tej działalności jest ograniczona możliwość prowadzenia szkolenia wyczynowego w aeroklubach. Prawie 80% instruktorów spadochronowych — to ludzie przygotowani tylko do szkolenia podstawowego, a zdobywanie uprawnień pilota samolotowego czy szybowcowego uważali ze podnoszenie swoich kwalifikacji zawodowych.

Mimo że spadochroniarstwo jest jedną z dyscyplin sportu lotniczego, to jednak jego specyfika i charakter są zupełnie odmienne. Do obowiązków instruktora spadochronowego — specjalisty z zakresu: dobrej organizacji i samodzielnej pracy, magazyniera, mechanika obsługi naziemnej spadochronów, składacza spadochronowego, wykładowcy, pedagoga i psychologa oraz trenera wysoko zaawansowanych skoczków — należą jeszcze inne.

Tylko w tych aeroklubach potrafi rozwijać się właściwe i bezpieczne szkolenie, jeżeli instruktorzy odpowiadają stawianym wymogom i nie będą odrywani do innych prac poza sekcją spadochronową. Właściwa praca instruktora w obecnej chwili z dobrze prosperującą sekcją wymaga przez cały rok bardzo dużego zaangażowania i pracy z zakresu: zajęć teoretycznych, gimnastyki ogólnorozwojowej, szkolenia specjalistycznego na przyrządach naziemnych oraz prowadzenia skoków w okresie całego roku.

Nie zwracano do tej pory większej uwagi na realne potrzeby szkolenia i treningu kobiet w aeroklubach. Jak wynika z imprez międzynarodowych, istnieją jednakowe potrzeby szkolenia mężczyzn i kobiet. Dlatego w przyszłości szczególną uwagę należy zwrócić na większą liczbę szkolonych kobiet, za które w ocenie prac sekcji należy wprowadzić punktację premiową.

Duże znaczenie dla jakości szkolenia w sekcjach, ma odgórne planowanie zadań oraz ocena ich wykonania. Planowanie szkolenia i treningu w aeroklubach powinno leżeć w gestii instruktorów, którzy znają potrzeby swojej działalności. Odgórnie natomiast należy wzmóc kontrolę nad jakością wykonywanych skoków i poziomem wyszkolenia.

Większą — niż do tej pory — uwagę trzeba zwrócić na właściwy sposób i metodykę szkolenia skoczków zaawansowanych. W tym celu instruktorzy spadochronowi powinni przejść specjalne przeszkolenie metodyczne z zakresu teorii demonstrowania akrobacji, sztafety spadochronowej oraz celności lądowania.

W zakresie akrobacji i sztafety podstawowy etap szkolenia powinien być przerobiony na przyrządach naziemnych. Metoda ta jest wybróbowana i daje bardzo dobre efekty szkoleniowe z początkującymi wyczynowcami. Wymaga jednak wpajania uczniom prawidłowych nawyków i bezbłędnego opanowania poszczególnych elementów. Każdy trening w zakresie skoków połączonych z wykonywaniem figur akrobacji, powinien być obowiązkowo kontrolowany przez telemetr. Dlatego wskazane jest wyposażenie każdej sekcji w taki przyrząd.

Zmieniła się również metodyka szkolenia na celność lądowania. Na zmianę tę wpłynęło zastosowanie do skoków spadochronów z urządzeniem hamującym prędkość postępową oraz lądowanie skoczków do koła piaskowego o promieniu 25 m. Wykonywanie skoków na celność lądowania powinno stać się nakazem odgórnym, ponieważ są to:

- podstawowe formy nowych wypracowanych metod szkolenia,
- zapewniają miękkie i bezpieczne lądowanie,
- pozwalają opanować skoczkom prawidłowe podejście do lądowania przy zwiększonej prędkości wiatru,
- przyczyniają się do wpajania skoczkom nawyków wzrokowej oceny odległości,
- zmniejszają kontuzje skoczków przy lądowaniu.

Wykonywanie większej ilości skoków na celność lądowania w jednym dniu walnie przyczynia się do podnoszenia poziomu wyszkoleniowego w tym zakresie.

Do szkolenia w aeroklubach w skokach na celność lądowania potrzebne są spadochrony wyczynowo-zawodnicze. Pojęcie wyczynowy czy zawodniczy spadochron należy rozumieć jako łatwiejszy do uzyskiwania wyników dobrych w trudniejszych warunkach. Jeżeli aerokluby nie zostaną wyposażone w wymienione spadochrony, a skoczkowie nie będą na nich wykonywać skoków, każde inne metody najbardziej naukowe okażą się bez znaczenia.

Nieprzemyślaną decyzję daje się odczuć w zakresie ograniczeń wykonywania liczby skoków na spadochronach treningowych. Podyktowane jest to rzekomym bezpieczeństwem. systematycznie wzrastać. Aby szkolenie i trening w aeroklubach podnieść do rangi wyższej — i to w najkrótszym terminie — należy:

- przeszkolić instruktorów z zakresu teorii i demonstrowania poprawnego wykonywania skoków na akrobację, sztafetę i celność lądowania,
- zwrócić większą uwagę w szkoleniu na przyrządach naziemnych (szczególnie akrobacji),
- kontrolować skoki na akrobację przez telemetry,
- wprowadzić spadochrony wyczynowo-zawodnicze do skoków na celność lądowania dla zaawansowanych sportowców,
- wykonywać skoki celnościowe do koła piaskowego o promieniu 25 m.
- wykonywać większą ilość skoków w jednym dniu ze spadochroniarzami odbywającymi trening,
- kontrolować jakość skoków trenujących sportowców i ich poziom wyszkoleniowy,
- organizować zgrupowania szkoleniowe w okresie wakacyjnym z samolotu An-2.

Nigdy do tej pory z powodu przekroczenia resursu spadochronowego nie zanotowano nawet przesłanek do wypadku. Za granicą zwraca się uwagę na gwarancję wykonania liczby skoków, jednak po przekroczeniu jej, nadal wykonuje się skoki.

Sprawy te w naszym kraju należy zmienić, przynajmniej w stosunku do zakupionych spadochronów. Natomiast czynnik bezpieczeństwa wykonywania skoków jest mało wymierny, a ograniczenie resursu naraża naszą organizację i państwo na poważne straty.

Przebieg szkolenia i treningu w aeroklubach powinien wynikać z aktualnych potrzeb tego sportu, jednak poziom i bezpieczeństwo skoków powinny

Rokrocznie szkolą się w aeroklubach skoczkowie, którzy pragną w przyszłości zostać wysokiej klasy sportowcami spadochronowymi.
Zdjęcia: B .Koszewski i B. Duda

BOLESŁAW GARGAŁA

O ATMOSFERĘ WZOR(C)OWĄ

WSZYSCY zdajemy sobie sprawę, że sporty lotnicze są sportami kosztownymi. Oczywiście, kosztownymi dla państwa, nie dla sportowców lotniczych, bo sportowcy eksploatują sprzęt lotniczy bezpłatnie. Dlatego też każdy sportowiec-lotnik jest w pewnym sensie obywatelem szczególnie uprzywilejowanym. Uprzywilejowanym dlatego, że należy do grupy ludzi mimo wszystko nielicznej w skali ogólnospołecznej, z racji uprawiania sportu lotniczego. A przecież i w dzisiejszych czasach lotnictwo często budzi wiele podziwu — i jest ono tego podziwu godne — chodzi tylko o to, aby z kolei ludzie należący do grona lotników, byli godni tego uznania.

Chciałbym więc zadać sobie pytanie, czy wszyscy piloci i skoczkowie, spotykający się na aeroklubowych lotniskach, starają się dowieść swoją postawą, że są godni tego wyróżnienia, jakim jest prawo wstępu na podniebne szlaki. Skłaniają mnie do tego refleksje, jakie mi się nasuwają po obserwacji kilku scenek, rozgrywających się na terenie lotniska. Scenki te niestety nie świadczą zbyt dobrze o niektórych osobach.

No, bo jeżeli skoczek (zdaje się, niezbyt zaawansowany) upoważniony przez instruktora do dopilnowania kandydatów, odbywających ćwiczenia naziemne, zaczyna na nich bez powodu w rażąco niekulturalny sposób pokrzykiwać, nie jest to miłe dla przypadkowego obserwatora, a tym bardziej dla kandydatów na szkolenie lotnicze. Wobec takich przypadków mogą oni wyrobić sobie pogląd, że nie należy liczyć na kulturalną atmosferę w czasie szkolenia na lotnisku. Uważam nawet, że istnieją przypadki, w których z podobnych względów traci się część początkujących lotników, kto wie — może najbardziej wartościowych.

Poruszony problem jest znacznie szerszy, dotyczy on również koleżeństwa wszystkich członków sekcji, właściwej współpracy i wszystkiego tego, co można nazwać atmosferą stosunków międzyludzkich. Na szczęście brak właściwej atmosfery w stosunkach międzyludzkich — jak mi się wydaje — w lotnictwie należy do przypadków sporadycznych. Prawie każdy z nas wspomina przecież z szacunkiem swoich pierwszych instruktorów, kolegów z lotnisk i obozów. Jeżeli i ja z szacunkiem wspominam swoich instruktorów, to nie tylko dlatego, że byli oni dobrymi lotnikami, ale przede wszystkim dlatego, że byli wartościowymi ludźmi — co nie przeszkadzało im być dobrymi lotnikami. I tylko w takim zestawieniu liczą się lotnicze zasługi.

Problem, który tutaj poruszam, nie jest chyba problemem we wszystkich aeroklubach, czy poszczególnych sekcjach aeroklubów. Znane są przecież sekcje, których członkowie z przyjemnością i pożytkiem spędzają wolny czas na lotnisku, a nawet wspólnie organizują sobie rozrywki poza lotniskiem. Ale słyszeliśmy też o pewnym aeroklubie, w którym niewłaściwa współpraca i zatargi osobiste doprowadziły do wystąpienia grupy najaktywniejszych członków, do zniweczenia wieloletniego dorobku. Jeżeli również Andrzej K., jako jeden z uczestników Spadochronowych Mistrzostw Polski żałując, że brak było zawodników zagranicznych, przy okazji nadmienia, że „co prawda sami omal nie zjedliśmy się we własnym gronie", to można wnioskować, że z koleżeńską atmosferą nie wszystko było tam w porządku. A pan K. wie, że można latać, skakać, a jednak zachować wartości humanitarne. Albo inaczej — latać i skakać powinni przede wszystkim ludzie, wykazujący się humanitarną postawą. Kto zna atmosferę zdyscyplinowania, koleżeństwa i przyjaźni (a zna ją pan K.) wśród podchorążych Oficerskich Szkół Lotniczych, musi wyrażać się o niej z uznaniem.

Nie widzę więc przeszkód, aby aerokluby zrzeszały tylko członków o takich wartościach moralnych, które gwarantowałyby stworzenie atmosfery wysoce koleżeńskiej i kulturalnej. Bo przecież pobyt na lotnisku powinien być dla wszystkich okresem odprężenia po pracy czy nauce, powinien być chwilą odpoczynku w koleżeńskiej atmosferze. Wydaje mi się, że w lotnictwie sportowym istnieją znacznie bardziej sprzyjające warunki do stworzenia takiej atmosfery. O ile bowiem w tramwaju, kolejce po zakupy czy nawet w pracy spotykają się ludzie z konieczności, o tyle na lotnisku spotykają się ludzie, których łączą wspólne zainteresowania i przygody lotnicze. A ponieważ możliwość latania jest szczególnym przywilejem, przeto może nie wystarczającym kryterium nadawania tego przywileju są tylko warunki zdrowotne.

Wprawdzie stosuje się i inne wymagania formalne (m. in. opinia) ale to się kończy na formalności. Praktycznie każdy zdrowy człowiek ma prawo rozpocząć szkolenie lotnicze i trudno sobie to inaczej wyobrazić. Ale łatwo sobie wyobrazić, że w trakcie szkolenia naziemnego, czy też w powietrzu, ludzie ci wykazują się różnymi postawami. Nie musi się chyba wtedy tolerować niekoleżeńskości, lenistwa, zarozumialstwa. I można się chyba obejść bez dyscypliny wymuszonej — wystarczy eliminować tych, którzy nie potrafią się zdobyć na dyscyplinę świadomą.

Odwaga i zdecydowanie w powietrzu nie pociąga za sobą konieczności, aby być nieokrzesanym i zarozumiałym na ziemi. Więc mimo tego, że jako pojęcie meteorologiczne rzadko gości u nas w warunkach rzeczywistych atmosfera wzorcowa, to we wzajemnym współżyciu stwórzmy sobie na wszystkich lotniskach i we wszystkich sekcjach atmosferę wzorową.

M. WARDZAŁA

Zawody im. Szczepana Grzeszczyka

PO raz piąty piloci naszego bezpośredniego zaplecza szybowcowego spotykają się w Lisich Kątach na zawodach II ligi.

Jak ten czas leci. Dziś istnienie drugoligowych zawodów, jak i w ogóle systemu ligowego w szybownictwie, jest oczywiste i o jego pożytku nie trzeba nikogo przekonywać.

Jakże inaczej było lat temu z górą pięć. Nowy system miał wielu przeciwników, budził wiele wątpliwości, rodził się z tych burzliwych dyskusji i ryzykownych decyzji.

Dziś wszyscy, którzy przyczynili się do powstania oraz utrwalenia systemu ligowego, w tym i nasza redakcja jako inicjatorka i propagatorka lig, mogą spoglądać w pięcioletnią przeszłość z pełną satysfakcją.

Wyrazić pełne uznanie oraz pochwalić przed frontem opinii lotniczej należy pracowników i działaczy byłej Wyczynowej Szkoły Szybowcowej w Lisich Kątach, którzy bez wahania podjęli wysiłek zorganizowania na swoim terenie zawodów drugoligowych, głównego novum systemu ligowego. Dziś ci sami ludzie, wraz z nowymi działaczami, pod auspicjami Aeroklubu Grudziądzkiego kontynuują chlubnie rozpoczęte dzieło i po raz piąty z kolei przyjmują u siebie, w pełnych swoistego uroku Lisich Kątach, blisko trzydziestu szybowników z całej Polski.

Ich walka sportowa o miejsca w mistrzostwach Polski, czyli I lidze, przez blisko dwa tygodnie będzie w kręgu głównych zainteresowań miłośników i sympatyków szybownictwa. Bo tradycją już stał się wysoki poziom sportowy i organizacyjny imprezy, śmiały atak młodzieży na pozycje uznanych zawodników, zacięta walka o premiowane lokaty.

W roku pierwszego, 5-letniego jubileuszu lisiokąckie zawody otrzymały swego patrona, którym jest zmarły przed dwoma laty, wielce zasłużony dla rozwoju polskiego lotnictwa, szczególnie szybownictwa, inż. Szczepan Grzeszczyk (piszemy o nim obszernie na stronach 16 i 17). To niewątpliwy zaszczyt i wyróżnienie dla tych zawodów.

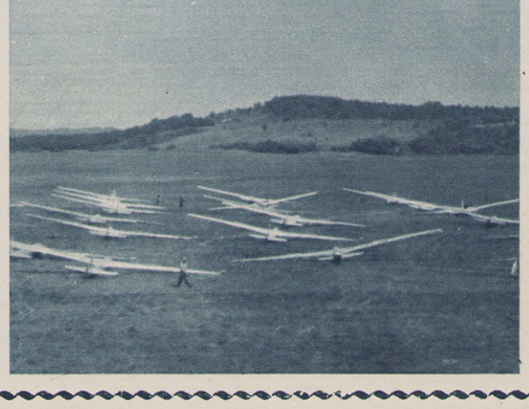
Jesteśmy jednak przekonani, że wyróżnienie to dostało się w godne ręce. Pod grudziądzkim niebem, jak niegdyś Szczepan Grzeszczyk, tak dziś uczestnicy zawodów szybowcowych sięgać będą po sukcesy i pisać historię naszego bogatego w tradycje lotnictwa.

Społeczeństwo Grudziądza przyjmować ich będzie jak co roku niezwykle serdecznie i gościnnie. Tradycją jest też, że z lisiokąckiej imprezy wywozi się nie tylko bogaty zasób nowych doświadczeń zawodniczych, ale także przemiłe, niezatarte wspomnienia.

Ze swej strony życzymy uczestnikom zawodów im. Szczepana Grzeszczyka, by ich start pod grudziądzkim niebem był dla nich pomyślnym startem na drodze do wielkich sukcesów.

HEK

Na lotnisku Wyczynowego Ośrodka Szybowcowego Aeroklubu Grudziądzkiego w Lisich Kątach od pięciu lat rozgrywane są zawody II ligi szybowcowej. Na zdjęciu — podczas zawodów.
Foto: Henryk Kucharski



TO JUŻ ĆWIERĆWIECZE NOCNYCH BOMBOWCÓW

Samoloty Po-2 znane „kukuruźniki" długi okres czasu przetrwały w aeroklubach w służbie polskiego lotnictwa. (powyżej)

To było pięć lat temu. Przewodniczący Prezydium Rady Narodowej Krakowa mgr Zbigniew Skolicki odczytuje akt nadania jednostce „Złotej Odznaki Krakowa" (obok).

MIASTU I OJCZYŹNIE „KRAKÓW" ZAWSZE WIERNY

Powyżej — Uroczystość z okazji XX-lecia istnienia pułku. Na drugim planie widoczny samolot Po-2 dziś zabytek historyczny jednostki. Poniżej — Kpt. pil. I klasy Zbigniew Biedrzycki był inicjatorem współzawodnictwa o miano Klucza Służby Socjalistycznej.
Foto: Jerzy Tobolski i Henryk Kucharski

KIEDY jesienią 1939 roku dopełniały się dni polskiego lotnictwa na wschodnich powietrznych szlakach Rzeczypospolitej — 16 września na lotnisku polowym Brzeżany, zreorganizowano Brygadę Pościgową. Utworzono dwa dywizjony: „Warszawski" i „Krakowski". Obie grupy liczyły łącznie 46 samolotów P-11. Powołano także do życia eskadrę rozpoznawczą w składzie 8 samolotów P-7. Większość tych ostatnich maszyn pochodziła ze 123 eskadry myśliwskiej, która wydzielona pod koniec sierpnia 1939 roku z 2 pułku lotniczego w Krakowie weszła w skład Brygady Pościgowej i dzielnie spisała się w obronie nieba nad Warszawą. Piękną również zapisał kartę pod niebem Września III dywizjon z 2 pułku lotniczego.

15 minut przed godziną 5 nad Krakowem 1 września 1939 roku pojawiły się samoloty z czarnymi krzyżami. Były to bombowce. Na krakowski dworzec kolejowy i lotnisko Rakowice spadły pierwsze bomby. Dowódca dywizjonu, stacjonującego już wówczas na lotnisku polowym w Balicach — kpt. pil. **Mieczysław Medwecki** poderwał obie eskadry w powietrze. Sam postanowił startować ostatni. I wtedy właśnie tuż po godzinie 5 nad balickim lotniskiem pojawiła się trójka stukasów (bombowców nurkujących — przyp. red.) powracających z bombardowania Krakowa. Dowódca dywizjonu rozpoczynał akurat start na swojej P-11. Polski samolot zaledwie oderwał się od ziemi, był na wysokości około 20 metrów, gdy został zaatakowany przez stukasy. Maszyna kpt. **Mieczysława Medweckiego** zwaliła się w płomieniach na lotnisko. Dowódca krakowskiego dywizjonu był pierwszym polskim pilotem, który poległ w tamtym bohaterskim Wrześniu w obronie nieba nad Ojczyzną.

Kpt. pil. **Mieczysław Medwecki** został pośmiertnie odznaczony krzyżem Orderu Virtuti Militari V klasy.

Polscy piloci błyskawicznie wzięli odwet na hitlerowskich piratach powietrznych. W kilka minut po śmierci ulubionego dowódcy ppor. pil. **Władysław Gnyś** celną serią posłał na ziemię JU-87. Było to dokładnie o godzinie 5.20. Trafiony stukas był pierwszym zestrzelonym przez polskiego pilota samolotem niemieckim w II wojnie światowej.

Dziwnym zbiegiem okoliczności pierwszym polskim pilotem, który w niespełna dwie godziny po śmierci kpt. Medweckiego poległ w obronie nieba nad Warszawą, był dowódcą 123 krakowskiej eskadry myśliwskiej — kpt. pil. **Mieczysław Olszewski.** Eskadra ta, jak wiemy, wchodziła w skład Brygady Pościgowej.

Gdy 1 września na Kraków spadały już hitlerowskie bomby — od Prus Wschodnich z kursem na Warszawę ciągnęła niemiecka wyprawa bombowców. Samoloty Brygady Pościgowej zostały poderwane w powietrze o godzinie 6.50. 123 eskadra myśliwska startowała z lotniska polowego w Poniatowie. W pierwszych starciach powietrznych w obronie nieba nad stolicą polegli: dowódca 123 eskadry myśliwskiej kpt. pil. **Mieczysław Olszewski** i pchor. pil. **Antoni Danek.** Hitlerowskie bombowce nie doleciały nad Warszawę. Nie udała się pierwsza wyprawa. Wrogie samoloty po-

spiesznie zrzuciły ładunki bomb na pola i zawróciły.

W drugiej połowie września szlak bojowy III dywizjonu zbiegł się z drogą Brygady Pościgowej. 17 września samoloty Brygady przeleciały do Rumunii, wylądowały na lotnisku w Czerniowcach.

2 PNB „KRAKÓW"

Dzień wcześniej dywizjony Brygady przyjęły nazwy: „Warszawski" i „Krakowski". Jest coś symbolicznego w fakcie, iż pułki naszego lotnictwa, które miało się odrodzić na ziemi radzieckiej — przyjmą również imiona: „Warszawa" i „Kraków".

1 kwietnia minęło dokładnie 25 lat od dnia, kiedy na lotnisku w Grigoriewskoje, na którym od wielu miesięcy szkolił się już 1 plm „Warszawa" — rozpoczęło się formowanie 2 pułku nocnych bombowców. Przyjął ten pułk natychmiast nazwę „Kraków" — dokumentując tym samym wierność naszym tradycjom lotniczym, nierozerwalnie związanym z podwawelskim grodem.

W SALI HISTORII

Jesteśmy w sali historii jednostki, która dziedziczy chlubne bojowe tradycje 2 pułku nocnych bombowców „Kraków". Oto krzyż Orderu Virtuti Militari V klasy, przyznany temu pułkowi rozkazem Naczelnego Dowódcy WP z dnia 22 sierpnia 1945 roku. Kiedy w 1964 roku w jednostce uroczyście obchodzono 20 rocznicę powstania 2 pnb, przewodniczący Prezydium Rady Narodowej miasta Krakowa udekorował sztandar jednostki „Złotą Odznaką" podwawaleskiego grodu.

Jest również w gablocie „Odznaka Tysiąclecia". Na ścianach plansze i fotografie, obrazujące szlak bojowy pułku od Grigoriewskoje do lotniska Retzow na ziemi niemieckiej. Dokumenty i zdjęcia z pierwszych zadań bojowych, wykonywanych już na ziemi ojczystej we wrześniu 1944 roku. Bo trzeba pamiętać, że 2 pułk nocnych bombowców „Kraków" rozpoczął bojowe akcje z 11 na 12 września 1944 roku, zrzucając ładunki bomb na pozycje wojsk hitlerowskich w rejonie Nowego Bródna.

W czasie wykonywania tego pierwszego zadania załogi 2 pułku wykonały 50 lotów. „Kukuruźniki" zwane także „gospodarzami frontu" — poczęstowały tamtej nocy 19 dywizję pancerną 70 bombami pięćdziesięciokilogramowymi, zrzuciły 1819 bomb o mniejszym wagomiarze. Niebo nad wrogimi pozycjami rozjarzyło się ponad 50 bombami oświetlającymi.

Takie było pierwsze zadanie, wykonane przez 2 pnb „Kraków" w rejonie Warszawy, nad Wisłą. Ostatnie zadanie bojowe w ostatniej wojnie załogi pułku wykonały w nocy z 2 na 3 maja 1945 roku w okolicach Havelbergu. Było to już nad Łabą. W ostatnich dniach wojny 2 pułk „Kraków" noc w noc brał odwet na wrogu na jego własnej ziemi za pierwsze bomby zrzucone na Kraków przez hitlerowskich piratów powietrznych o świcie 1 września 1939 roku.

Brał pułk „Kraków" odwet również za płonącą Warszawę. Nie jest celem tego szkicu dokładne opisywanie szlaku bojowego tego słynnego pułku. Ale trzeba wspomnieć, że to właśnie lotnicy 2 pnb nieśli skuteczną pomoc powstańcom Stolicy. Już w nocy z 13 na 14 września 1944 roku — a więc w dwanaście godzin po swoim chrzcie bojowym — załogi pułku dokonują zrzutu żywności i broni w rejonie Górnego Czerniakowa. Po wykonaniu przez pułk kolejnego zadania, dowódca 2 pnb napisze w meldunku:

„15 samolotów wylatało łącznie 42 godziny. Zrzucono (powstańcom — RK) 125 pistoletów maszynowych, 4000 granatów, 15 granatników 45 mm oraz 353 600 naboi do karabinów, pistoletów i innej broni. Zrzucono także wiele produktów żywnościowych".

Ostatni raz załogi pułku wystartowały na pomoc powstańczej Warszawie w nocy 21 na 22 września. Dokonały one wtedy zrzutu żywności i amunicji dla żołnierzy 9 pułku piechoty na przyczółku Czerniakowskim.

Przytoczmy globalne dane, dotyczące zrzutów dokonanych przez 2 pnb „Kraków" i 9 dywizję nocnych bombowców. Jednostki te we wrześniu 1944 roku zrzuciły powstańcom warszawskim 193 tony produktów żywnościowych, około 300 kg medykamentów, 156 moździerzy, 505 rusznic przeciwpancernych, 1189 karabinów, 1478 pistoletów maszynowych, 1 działko 45 mm oraz znaczne ilości amunicji i innego sprzętu (I. Koliński: „Ludowe Lotnictwo Polskie", Wyd. MON, 1965).

ONI KONTYNUUJĄ TRADYCJE...

Jednostka, która przejęła tradycje 2 pnb „Kraków" — rozwija je, wzbogaca i rozmnaża. Wystarczy podać, iż to właśnie ta jednostka kilka lat temu pierwsza w Wojskach Lotniczych rozpoczęła akcję zdobywania przez pilotów miana Kluczy Służby Socjalistycznej. Inicjatorem tej akcji był kpt. pil. **Zbigniew Biedrzycki.** Dowódcą pierwszego Klucza Służby Socjalistycznej został por. pil. **Ireneusz Michalski.** Wśród bohaterów czasu pokoju nie zabrakło również oficerów z tej jednostki. Na łamach prasy w ubiegłym roku niejednokrotnie pojawiały się nazwiska por. pil. **Ireneusza Michalskiego** i kpt. pil. **Rajmunda Rychłowskiego.**

Personel latający tej jednostki składa się wyłącznie z pilotów I i II klasy.

Nie jest przypadkiem, że właśnie w tej jednostce wszyscy piloci przystąpili obecnie do współzawodnictwa o miano Klucza Służby Socjalistycznej. Inicjatorzy tej akcji dają piękny przykład. Zobowiązania te podjęto na cześć 25-lecia Polski Ludowej i 25 rocznicy powstania 2 pnb „Kraków". Z innych czynów społecznych odnotujmy, iż członkowie KMW zobowiązali się, iż areszt będzie dla nich karą nieznaną. Żołnierze zamierzają także przepracować 2 500 godzin na rzecz wojska i gospodarki narodowej. Rozwija się także współzawodnictwo pomiędzy pododdziałami o miano pododdziału bez strat i szkód. Zobowiązania takie podjął, między innymi, pododdział mjr. Józefa Świderskiego. Dodajmy, że jednostka utrzymuje serdeczne kontakty ze społeczeństwem Krakowa. Częstym gościem w garnizonie jest przewodniczący Prezydium Rady Narodowej podwawelskiego grodu, mgr **Zbigniew Skolicki.**

Bo „Kraków" zawsze jest wierny swemu miastu i Ojczyźnie.

RAJMUND KULIŃSKI

Ćwiczenie wstępne: „Lot" wiroszybowca na uwięzi na zboczu.

KLUB AMATORÓW KONSTRUKTORÓW KAK

Uczymy się pilotować miniwiatrakowce

RYSZARD KOSIOŁ

Jest to drugi artykuł z cyklu „Uczymy się pilotować miniwiatrakowce", napisany przez pilota doświadczalnego mgra Ryszarda Kosioła. Pierwszy artykuł był wydrukowany w „SP" nr 4 z 1969 r.

WŁAŚCIWOŚCI konstrukcyjne prostych, małych „latadełek" z wirującymi płaszczyznami nośnymi sprawia, że mogą one być użytkowane jako wiroszybowce, zaś po wyposażeniu w zespół śmigłosilnikowy, jako wiatrakowce. Niezależnie od ewentualnie zamierzonej w późniejszym czasie przeróbki, naukę latania rozpoczynamy bezwarunkowo od wersji bezsilnikowej.

Zanim pierś naszą zacznie rozpierać duma z możliwości spoglądania na ziemię z lotu ptaka, poznać musimy dokładnie mechaniczne i aerodynamiczne skutki poszczególnych ruchów sterowniczych. W tym celu, gdy nasz wiroszybowiec znajduje się w zupełnym spoczynku, siadamy za sterami po czym wykonując pojedyńcze ruchy drążkiem i pedałami, śledzimy odpowiadające im zmiany kątowe położenia głowicy wirnika i steru kierunku. Z kolei uświadomić musimy sobie efekty aerodynamiczne tych zmian a to zarówno w odniesieniu do wirnika i steru kierunku, jak do całego aparatu. W efekcie tego ćwiczenia musimy dojść do bezbłędnego przekonania, że określony ruch sterowniczy powoduje właściwe mu zmiany położenia przestrzennego wiroszybowca. Ćwiczenie powtarzamy kilkakrotnie, aż do rozwiania wszelkich wątpliwości. W jednej z lekcji sprawdzamy całe nasze wyposażenie osobiste (kask, okulary, kombinezon, buty, rękawiczki), pasy ochronne i sprawność zaczepu.

Następnie szukamy w najbliższej okolicy odpowiedniego miejsca (najlepiej niewielkiego wzgórza) i czekamy na dzień, w którym powieje wiatr o stałej prędkości 8—10 m/s. Ustawiamy nasz wiroszybowiec w kierunku pod wiatr i mocujemy go przy pomocy stalowej linki do kołka odległego o 3—4 m i wbitego w ziemię. Linka i kołek muszą wytrzymać działanie siły rzędu 500 kG. Gdy mocowanie wiroszybowca zostało należycie wykonane i sprawdzone, zajmujemy miejsce za sterami i zapinamy pasy bezpieczeństwa. Trzymając lewą ręką drążek staramy się utrzymać piastę wirnika w poziomie. Nogi, zamiast trzymać na pedałach, początkowo opieramy na ziemi. Prawą ręką rozkręcamy wirnik do możliwie największej prędkości obrotowej. Z kolei przez płynne odchylenie płaszczyzny obrotu wirnika do tyłu (ruch drążka „na siebie") pozwalamy łopatom „złapać wiatr". Zbyt szybkie ściągnięcie drążka, zamiast przyspieszyć obroty wirnika, może je wyhamować. Nie wolno również dopuścić do „stukania" głowicy, czego powodem może być zbyt duże dla danej prędkości obrotowej wirnika odchylenie do tyłu jego płaszczyzny obrotu. Niedopuszczalne jest również gwałtowne zadarcie przodu wiroszybowca ku górze.

Kiedy wirnik nabierze właściwej prędkości obrotowej, pilot usłyszy charakterystyczny świst łopat. Wówczas trzymany teraz prawą ręką drążek ustawiamy w takim położeniu, które pozwoli wirnikowi zachować niezmienną prędkość obrotową. Trzymając nogi przez cały czas oparte na ziemi, nieznacznymi ruchami drążka badamy reakcje wirnika i wiroszybowca. Nie dopuszczamy przy tym do jakichkolwiek przechyłów na boki, a tendencjom wiroszybowca do oderwania kół podwozia głównego od ziemi przeciwdziałamy odchyleniem drążka „od siebie". Koło przednie i tylne staramy się utrzymać w powietrzu. Przednie koło jest podniesionę na tyle, aby wiroszybowiec spoczywał kołami podwozia głównego na ziemi i nie tracił z nią kontaktu. Ćwiczenie powtarzamy kilkakrotnie w odpowiednich odstępach czasu, tak aby zachowanie równowagi podłużnej przestało nam wreszcie sprawiać kłopot.

Podczas tego ćwiczenia, jak i wszystkich następnych, prosimy jednego z kolegów, aby troszczył się o bezpieczeństwo ewentualnych kibiców. Pamiętajmy, że końce łopat poruszają się z prędkością ok. 250 km/h. Dlatego ich energia może być przyczyną katastrofalnego w skutkach wypadku. Pragnąc podnieść bezpieczeństwo wykonywania opisanego ćwiczenia — do belki podłużnej wiroszybowca (dokładnie pod środkiem ciężkości) możemy zamocować zakotwiczoną w ziemi piastę koła samochodowego z półosią i przegubem. Urządzenie takie powinno zapewniać możliwość uniesienia jednego koła podwozia głównego (gdy drugie znajduje się na ziemi) o ok. 0,2 m.

Skoro utrzymanie równowagi podłużnej zostało przez nas opanowane, możemy pokusić się o powolne oderwanie wiroszybowca od ziemi. Kiedy wirnik posiada właściwe obroty, powoli ściągamy drążek „na siebie" i gdy koła podwozia głównego znajdą się na wysokości ok. 0,2—0,3 m nad ziemią, dalszemu wznoszeniu przeciwdziałamy nieznacznym ruchem drążka „od siebie". W tym ćwiczeniu nogi spoczywają oczywiście na pedałach, a cała nasza uwaga jest skupiona na zachowaniu wysokości i utrzymaniu wiroszybowca w poziomie. Każdemu przechyleniu wirnika przeciwdziałamy odwrotnym odchyleniem drążka. Ruchy sterownicze muszą być płynne i na początek — bezbłędne przynajmniej co do kierunku. Po osiągnięciu odpowiedniej precyzji w zachowaniu stanu lotu poziomego możemy stopniowo zwiększać wysokość lotu na uwięzi, co umożliwi nam stopniowo wydłużanie linki do 6—8 m, przy niecо większej niż początkowo prędkości wiatru.

W trakcie wykonywania pierwszego zadania pamiętajmy, że opanowanie każdej z możliwych groźnych sytuacji następuje przez łagodne sprowadzenie wiroszybowca na powrót ku ziemi.

Cóż ma jednakże zrobić amator nauki pilotażu wiroszybowca, jeśli w okolicy, w której mieszka, bardzo rzadko wieją wiatry lub gdy oczekiwanie na wietrzny dzień przekracza jego cierpliwość. Jest i na to rada, jeżeli rozporządza on samochodem wyposażonym w znormalizowany zaczep, a w pobliżu znajduje się odpowiednio równa i długa powierzchnia. Może to być zarówno łąka, jak i nie używana droga. Najwłaściwsze pole wzlotów, to oczywiście lotnisko.

Nieznacznym zmianom musimy poddać rów-

Miniwiatrakowiec jednomiejscowy WA-116 i jego konstruktor.

Nauka pilotażu wiroszybowców wodnych nie odbiega w zasadzie od omawianego szkolenia na wiroszybowcach z podwoziem kołowym. Rolę samochodu holującego spełnia teraz łódź motorowa.

nież nasz wiroszybowiec. Na czas wykonywania pierwszego zadania przedłużamy do przodu belkę podłużną o ok. 2 m. Znajdujący się na początku przedłużonej belki zaczep powinien w kombinacji z zaczepem samochodowym dawać możliwość wzniesienia sie wiroszybowca na wysokość do 1 m i dopuszczać jego przechyły do 15°. Przednie koło zostaje zdjęte. Jeżeli nawierzchnia, na której odbędziemy pierwsze próby wzlotów, jest utwardzona lub nieco nierówna, musimy wydłużyć ponadto belkę poprzeczną. Nowy rozstaw podwozia głównego powinien być szerszy o ok. 2 m. Ideałem byłoby ponadto umocowanie kół podwozia głównego pod belką poprzeczną, tak jak są mocowane w samolotach koła przednie i tylne. W takim rozwiązaniu zawieszenia kół, wyposażone w dodatkową oś pionową, muszą być połączone drążkiem stabilizacyjnym, a położenie kół — równoległe do płaszczyzny symetrii wiroszybowca — zostaje zapewnione przez specjalne sprężyny albo amortyzatory gumowe.

Jeśli tylko zaczep nie sprawi zawodu, opisane wyżej przeróbki zapewniają naszym pierwszym lotom pełne bezpieczeństwo. Taki sposób wykonywania pierwszego zadania posiada ponadto cały szereg zalet dydaktycznych. Uczy on bowiem również zasad sterowania kierunkowego oraz pozwala poznać nieprawidłowości lotu z wyślizgiem i trawersem, uczy prawidłowej koordynacji ruchów sterowniczych i „czystości" pilotażu.

Między pilotem i kierowcą muszą być ustalone sygnały, odpowiadające następującym komendom wydawanym przez pilota:

Gotowe — możemy rozpocząć rozbieg, zwiększyć prędkość, zmniejszyć prędkość, łagodnie hamuj — muszę wylądować.

Aby komendy pilota (sygnalizowane przez niego lewą ręką) były odpowiednio szybko dostrzeżone i wykonane, w samochodzie powinna się znajdować druga osoba. Nie spuszcza ona oka z wiroszybowca i swoje spostrzeżenia natychmiast przekazuje kierowcy. Podczas pierwszy lotów za samochodem, sprawą niezwykle ważną jest utrzymanie wiroszybowca przy pomocy steru kierunku dokładnie w osi pojazdu. Sprowadzenie wiroszybowca z powrotem na ziemię następuje przez zmniejszenie prędkości samochodu. Wiroszybowiec odrywa się od ziemi przy prędkości ok. 40 km/h. Prędkość samochodu nie powinna początkowo przekraczać 50 km/h. W końcowym etapie wykonywania ćwiczenia prędkość może stopniowo wzrosnąć do 80 km/h.

Jeżeli w przyszłości zamierzamy wyposażyć swój wiroszybowiec w zespół śmigłosilnikowy, dodatkowo próbujemy lotu z prędkością 100 km/h. Wiroszybowiec do tego ćwiczenia specjalnie dociążamy balastem, odpowiednio do przewidywanego ciężaru paliwa i zespołu śmigłosilnikowego. Balast nie może spowodować zmiany środka ciężkości wiroszybowca. Ciężar balastu należy zwiększać stopniowo.

Podane prędkości należy określać na podstawie prędkościomierza wiroszybowca (prędkość względem powietrza), a nie samochodu. Loty za samochodem wykonujemy „pod wiatr".

Podobnie jak poszczególne etapy budowy wiroszybowca, tak i realizacja każdego fragmentu szkolenia musi być ewidencjonowana. W tym celu zakładamy dzienniczek z następującymi rubrykami:

lp. data, godzina (od—do), nr zadania, nr ćwiczenia, krótki opis lekcji, liczba startów, czas lotu, uwagi.

Każdej lekcji powinien odpowiadać jednowierszowy zapis w dzienniczku. Przypominam, że lekcja powinna trwać 15—20 minut. W ciągu jednego dnia odbywamy nie więcej niż trzy lekcje. Każde ćwiczenie składa się z co najmniej siedmiu lekcji.

Pośpiech jest największym wrogiem skuteczności i bezpieczeństwa naszego szkolenia.

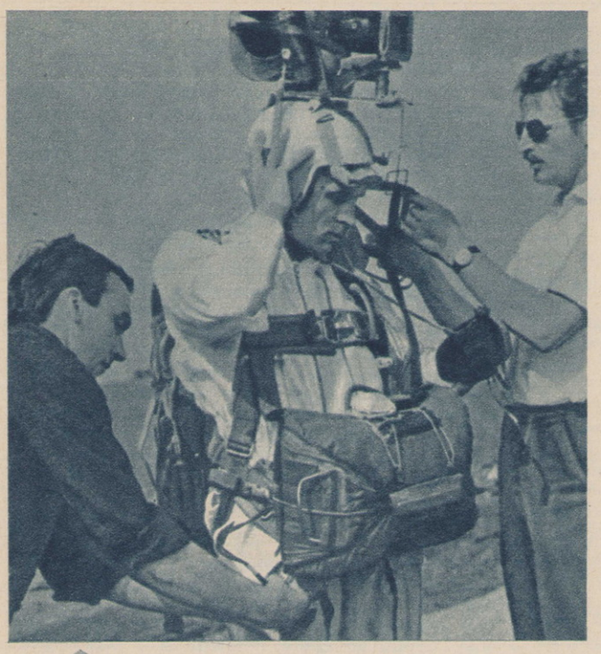
Po zakończeniu pierwszego zadania, jeżeli wykonywaliśmy je korzystając z samochodu holującego, przywracamy naszemu aparatowi właściwy rozstaw kół podwozia oraz jeszcze raz kontrolujemy działanie zaczepu. Przy okazji wprawiamy się w odczepianiu linki, siedząc w fotelu i nie odrywając wzroku od linii horyzontu. Wskazane jest również zamontowanie na samochodzie holującym prędkościomierza, który będzie wskazywał kierowcy prędkość holowania względem powietrza. Może to być prędkościomierz identyczny jak w wiroszybowcu, względnie anemometr wyskalowany w km/h. Wystarczy jeszcze przygotować linkę holowniczą (długość — 10 m) i odpowiednio pouczyć kierowcę, aby można było rozpocząć nowe zadanie szkoleniowe.

W pierwszym ćwiczeniu uczymy się kołować, odczepiać linkę holowniczą i posługiwać się hamulcami (jeśli je mamy). Prędkość holowania nie powinna przy tym przekroczyć 30 km/h. Wirnik pozostaje nieruchomy, a jego łopaty należy ustawić w osi podłużnej wiroszybowca.

W następnym z kolei ćwiczeniu kołujemy z obracającym się wirnikiem. Wstępne rozkręcenie wirnika wykonujemy ręcznie, w opisany już sposób. Przy prędkości ruchu rzędu 25—30 km/h, prędkość obrotowa wirnika zacznie rosnąć od przepływu powietrza, aż osiągnie wartość 250—300 obr/min. Łagodnymi ruchami drążka sprawdzamy skuteczność sterowania podłużnego. Nie wolno przy tym dopuścić do oderwania się wiroszybowca od ziemi. Takie tendencje może on zdradzać szczególnie podczas porywu wiatru.

Wykonując to ćwiczenie łatwo się przekonać praktycznie, że podczas rozkręcania się wirnika od przepływającego przezeń powietrza wyróżnić można dwa etapy. Przy prędkości ok. 25 km/h wirnik rozkręca się do średnich obrotów i dalszy szybki wzrost prędkości przepływu powietrza zamiast go dalej rozkręcać, zacznie działać hamująco i spowoduje twarde uderzenia piasty wirnika o płytę ograniczającą jej wychylenia. Podobnie jak zbyt szybki wzrost prędkości holowania, działać będzie również zbyt duże wychylenie płaszczyzny obrotów wirnika do tyłu. Musimy więc pamiętać, że prędkość holowania 25—30 km/h powinna być utrzymana tak długo, aż nie zakończy się proces rozkręcania wirnika do średniej prędkości obrotowej.

Tak powinno wyglądać wykonanie pierwszego zadania. Miniwiroszybowiec z przedłużoną belką podłużną oraz zwiększonym rozstawem podwozia głównego na holu za samochodem.



Feliks Nejmark radziecki spadochroniarz, mistrz sportu i członek centralnego aeroklubu ZSRR im. W. Czkałowa pełnił w roku ubiegłym funkcję filmowca. Wyposażony w aparaturę filmową wykonywał zdjęcia dla filmu Defy (NRD). Fotografował on skoczków niemieckich, którzy dublowali aktorów — bohaterów filmu. Nejmark jest inżynierem Instytutu Naukowo-Badawczego, ma poza sobą 1 800 skoków. Jest wielokrotnym rekordzistą międzynarodowym. Na zdjęciu powyżej — F. Nejmark podczas przygotowań naziemnych przed startem. Uwagę zwraca celownik ramkowy umieszczony przed oczami skoczka-operatora filmowego.

PRZEMYSŁ

Ponad 700 samolotów i śmigłowców rolniczych zostało wyprodukowanych w roku 1968 przez Amerykanów. 30 proc z tej iczby poszło na eksport. Obecnie w USA znajduje się w eksploatacji 5 500 maszyn tego typu.

Na lotnisku algierskim Dar-el-Beida odbył się pokaz radzieckiego śmigłowca Mi-8.

W zakładach Dassault'a (Francja) skonstruowano nowy typ samolotu przeznaczonego na krótkie linie. Nosi on nazwę „Mercure". Jego długość wynosi — 34 m rozpiętość — 33,5 m, prędkość — 925 km h. „Mercure" może zabrać 130—150 pasażerów. Pierwszy lot przewidziany jest na 1971 rok.

LOTNICTWO WOJSKOWE

Rozważana jest sprawa zakupu przez Argentynę francuskich samolotów bojowych „Mirage".

Bońska Bundeswehra otrzymała z zakładów Sikorskiego w USA pierwszy z zamówionych śmigłowców CH—53.

W USA rozpisany został wśród konstruktorów konkurs otwarty na dwusilnikowy samolot do zwalczania okrętów podwodnych.

Japończycy czynią starania w celu sprzedaży Amerykanom swych wodnosamolotów PS—1 do zwalczania okrętów podwodnych. Samoloty te produkowane są przez zakłady Shin Meiva.

Trzeci prototyp francusko-brytyjskiego samolotu „Jaguar" (w wersji treningowej) odbywa loty próbne w bazie Istres na południu Francji.

Rząd Indonezji zamierza zakupić we Francji 7 śmigłowców Sud Aviation „Alouette — III".

Armia austriacka otrzyma dwa śmigłowce S-65 Oe, wyekwipowane specjalnie do celów ratownictwa w Alpach.

Zwiadowczy samolot amerykański EC-121 rozbił się startując z bazy Korat w Syjamie. 18 członków załogi poniosło śmierć. Samolot ten wyposażony w aparaturę elektroniczną odbywał loty do Wietnamu południowego, gdzie wykorzystywano go do naprowadzania bombowców na cel oraz do dowodzenia z powietrza. Jak wiadomo, identyczny samolot szpiegowski został zestrzelony przez lotnictwo KRL-D.

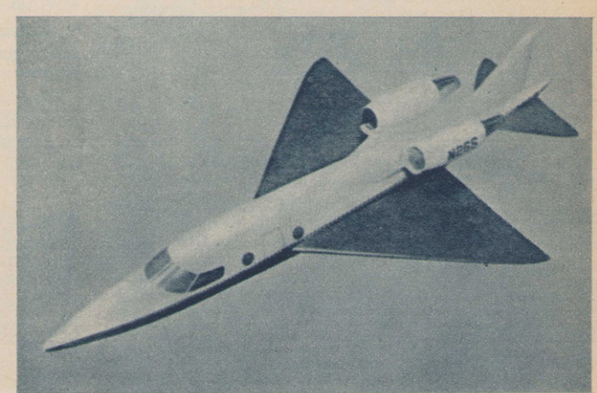
W połowie lat 70-tych ma wejść na uzbrojenie lotnictwa NRF, W. Brytanii, Włoch i Holandii nowy wielozadaniowy samolot bojowy, tzw. MRCA. Zastąpi on 600 sprowadzonych z USA „latających trumien" — „Starfighterów" F-104G, a także włoskie maszyny Fiat G-91.

RÓŻNE

Królewski Aeroklub Danii obchodzić będzie w czerwcu br. 60 rocznicę założenia. Z tej okazji przewidywane są pokazy lotnicze i międzynarodowy zlot samolotowy.

Likwidacji ulec ma francuska firma lotnicza Societe Aeronautique Normande, produkująca samoloty Jodel D-140 „Mousquetaire".

Dziesięciu młodych pilotów z aeroklubu w Marsylii — Marignane odbyło dziesięciodniowy lot do Afryki na trzech samolotach turystyczno-sportowych (1 „Debonair" z silnikiem o mocy 235 KM i 2 „Commodore" z silnikami po 180 KM) Trasa z Marsylii wiodła do Niamey (Niger), Senegalu, Mauretanii, Maroka i z powrotem do Marsylii. Długość trasy — 12 000 km, z przelotem nad Saharą. Wśród pilotów były trzy młode kobiety — pilotki. Kierownikiem wyprawy był doświadczony pilot M. Jacques Buresi.



W Wytwórni Garrett Air Research prowadzone są prace nad prototypem małego samolotu transportowego, który mógłby latać w zakresie prędkości okołodźwiękowych. Poniżej — model projektowanego samolotu o układzie delta z dwoma silnikami umieszczonymi na kadłubie. Ciąg każdego z silników około 1 800 kG. Kabina przewidziana jest dla siedmiu pasażerów. Zasięg około 3 700 km, prędkość maksymalna 0,98 Macha, a podróżna 925 km/h. Zakończenie prac nad prototypem przewidziano na lata 1970—71.

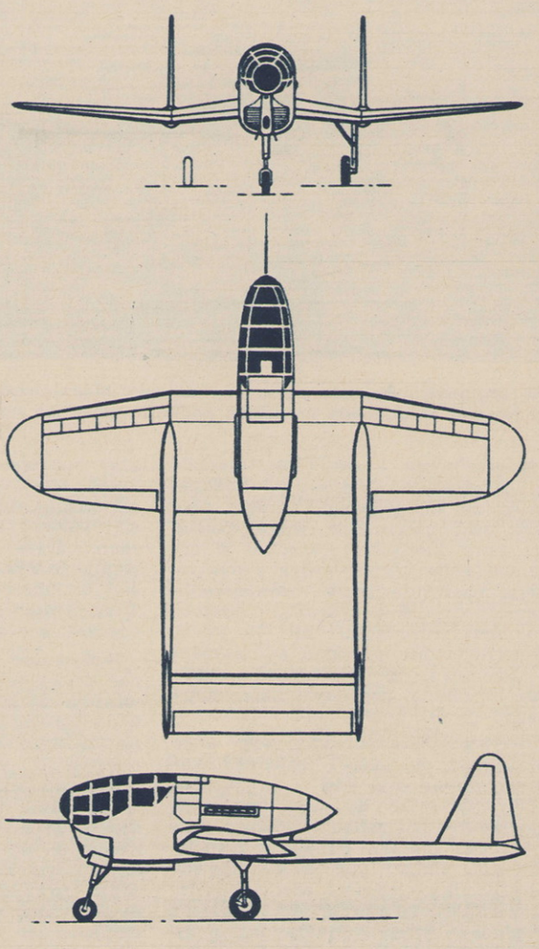
LAMUS samolotów

DE SCHELDE S•21

Zarówno w czasie II wojny światowej jak i pewien czas po wojnie wiele osób wierzyło w istnienie tajemniczego myśliwca niemieckiego. Focke-Wulf — 189 o nieortodoksyjnym dwubelkowym układzie z pchającym śmigłem. Wzmianki o tym samolocie wraz ze szkicami mającymi odtworzyć przypuszczalny wygląd samolotu pojawiły się nawet w niektórych alianckich wydawnictwach. Dopiero w parę lat po wojnie mit Focke-Wulfa — 189 został rozwiany. Okazuje się, że po zajęciu Holandii władze niemieckie odkryły w zakładach de Schelde nie ukończony prototyp budowanego tam samolotu S. 21. Samolot został przetransportowany do Niemiec, do Utrechtu, gdzie był poddany gruntownej analizie konstrukcyjnej. Pojawienie się tej ciekawej konstrukcji w utrechtckim zakładzie badawczym widocznie wprowadziło w błąd wywiad aliancki, sugerując, że chodzi tu o nowy typ samolotu niemieckiego.

De Schelde S. 21 był rzeczywiście ciekawym samolotem. Był to jednomiejscowy myśliwiec przechwytująco-szturmowy. Przód krótkiego kadłuba był bogato oszklony, a silnik DB-605 1085 KM z pchającym śmigłem zabudowany był za kabiną. Niezwykłe było również uzbrojenie. Oprócz czterech stałych kmów kal. 7.9 mm przewidziano dwa działka Mauser kal 23 mm, z których jedno zabudowane z przodu dawało się wychylać wokół a drugie tylne strzelało przez wydrążony wał śmigła.

Przewidywane osiągi: V max. 580 km/h, pułap 10 000 m Wymiary: Rozpiętość — 9 m, długość — 7,5 m. wysokość — 2,6 m. (J.Ś.)



TRANSPORT I KOMUNIKACJA

■ W marcu odbyły się w Baden-Baden 5 Międzynarodowe Targi używanych samolotów. Oferowano do sprzedaży jedno i dwusilnikowe samoloty ogólnej wartości 2,5 mln dolarów. Ceny oferowanych do sprzedaży 80 samolotów wahały się od 2,4 do 125 tys. dolarów.

■ Królewskie Holenderskie Linie Lotnicze KLM poza zakupem trzech samolotów typu Boeing 747 B zamówiły w zakładach McDonnell-Douglas dwa samoloty typu DC-9-33RC. Samoloty serii RC (Rapid Change) mogą być wykorzystywane jako pasażerskie i towarowe a ich przystosowanie do wykonywania aktualnie zadania trwa bardzo krótko. Pozwala to na wykonywanie w dzień lotów z pasażerami a nocą z towarem. Samoloty te mają być dostarczone w lutym i marcu 1970 roku. KLM będą wówczas posiadały 16 samolotów typu DC-9 w tym siedem w wersji RC.

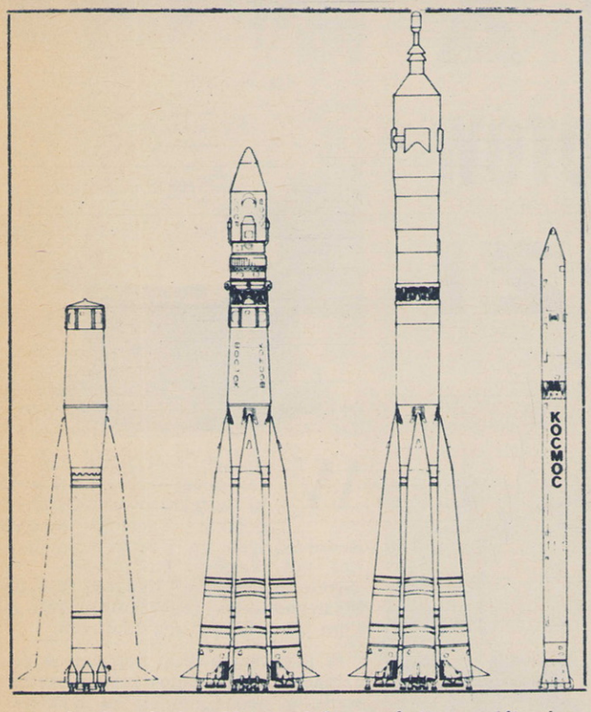
■ Biuro podróży z Frankfurtu n/Menem wspólnie z Lufthansą i radzieckimi liniami lotniczymi Aeroflot organizują w okresie od marca do października br. ogółem siedemdziesiąt lotów dla turystów z NRF do ZSRR. Lufthansa przewozić będzie turystów do ZSRR samolotami Boeing 727 a Aeroflot samolotami Tu-104 i Ił-18.

■ Państwowy rejestr statków powietrznych Szwajcarii obejmował wg. stanu na dzień 31 grudnia ub. roku 924 samoloty, 22 śmigłowce, 370 szybowców, 20 balonów wolnych i 2 motoszybowce. Liczbą samolotów prywatnych wynosi 632.

■ Trzy amerykańskie lotnicze towarzystwa wykonujące loty czarterowe wystąpiły do władz lotnictwa USA o nieudzielanie greckim liniom lotniczym Olimpic praw lądowania w Chicago. Wkrótce po tym wystąpieniu Grecja ograniczyła ilość lotów czarterowych ze Stanów Zjednoczonych do Grecji.

■ Samolot japońskich linii lotniczych JAL typu DC-8-52, który w listopadzie ubiegłego roku przymusowo wodował w zatoce w pobliżu San Francisco, wykonał w marcu br. pierwszy lot próbny. Koszt przeprowadzenia naprawy wyniósł około 4 mln dolarów. W najbliższym czasie samolot zostanie przebazowany do Japonii, gdzie służyć będzie do lotów szkolnych.

■ W marcu br. oddany został do eksploatacji nowy port lotniczy na Balearach dysponujący drogą startową o długości 2350 m, na której mogą lądować samoloty o ciężarze do 45 T. Port lotniczy w Gerona-Costa Brava wyposażony został w urządzenia do lądowania ILS. Warto podkreślić, że w sezonie letnim do portu tego przylatują 17 razy w tygodniu samoloty KLM.



Radzieckie pojazdy rakietowe, które wyniosły na orbity ziemskie sławne statki załogowe typu „Wostok", „Woschod" i „Sojuz" wzbudzają zrozumiałe zainteresowanie specjalistów na całym świecie. Powyżej zamieszczamy cztery rakiety, których rysunki opublikowała niedawno prasa francuska. Pojazd widoczny z prawej strony przeznaczony jest do unoszenia sputników z serii „Kosmos".

ASTRONAUTYKA I TECHNIKA RAKIETOWA

Badania górnych warstw atmosfery ziemskiej prowadzili ostatnio uczeni krajów socjalistycznych przy pomocy satelity „Kosmos-261" i naziemnych obserwatoriów geofizycznych oraz przy udziale instytutów naukowo-badawczych. W eksperymentach wzieli udział uczeni ZSRR, Polski, Bułgarii, CSRS, NRD, Rumunii i Węgier. Satelitę „Kosmos-261", umieszczono na orbicie ziemskiej 20 grudnia ub. r. Dziennik „Prawda" podsumowujący wyniki tych eksperymentów podaje, że ustalono np. iż w niektórych strefach magnetosfery następuje niekiedy rozgrzanie plazmy do temperatury dziesiątków milionów stopni. Tak wysokie temperatury plazmy są niezbędne dla przeprowadzenia kierowanych reakcji termojądrowych. Dlatego badanie złożonych procesów w magnetosferze jest bardzo ważnym zagadnieniem nie tylko dla geofizyki, ale również w badaniu plazmy. Program wspólnych badań kosmicznych przewiduje prowadzenie eksperymentów również w latach 1969—1970.

★

Niedawno odwiedził Moskwę F. Denisse, prezes francuskiego Centrum Kosmicznego stojący na czele delegacji, która omawiała z uczonymi radzieckimi dalsze szczegóły wspólnego programu pokojowego badania przestrzeni kosmicznej.

★

19 kwietnia z terenu Gwinei Francuskiej wystartowała pierwsza (z czterech przygotowywanych) rakieta sondująca typu „Belier-I". Osiągnięta wysokość — 70 km.

★

Po raz pierwszy odnotowano (16 kwietnia) eksplozje rakiety sondującej typu „Centaure" w Ośrodku Kiruna. Wkrótce po starcie rakieta eksplodowała na pewnej wysokości nie wypełniając programu lotu.

★

Coraz to bardziej interesujące wiadomości docierają z Indii. Prowadzone są tu od 1957 roku prace związane z badaniami górnych warstw atmosfery. W roku 1963 wystartowała pierwsza w tym kraju rakieta sondażowa. Obecnie istnieje w Indiach szereg ośrodków naukowych w tym: stacja doświadczalna telekomunikacji satelitarnej z siedziba w Ahmedabad: centrum naukowo-techniczne w Veli Hill i obserwatorium prowadzące prace w zakresie geodezji kosmicznej w Kalyan (pod Bombajem). Obserwatorium dysponuje 32 antenami parabolicznymi o średnicy 1,82 m i radioteleskopem o długości 500 m i szerokości 30 m. Radioteleskop jest jeszcze w budowie, a jego przeznaczeniem będzie badanie galaktyk.

★

Zestawienia są zawsze godne uwagi. Oto jedno z ostatnich podane przez międzynarodowy kwartalnik astronautyczny, któremu nie wymknie sie najmniejszy nawet obiekt kosmiczny. Do 31 grudnia 1968 roku w Kosmosie znajdowało się 928 obiektów różnego przeznaczenia. W tym m. in. w stronę Księżyca wystartowało 17 pojazdów, na orbicie Srebrnego Globu znalazło się 10, a na orbitę słoneczną powędrowało 20 pojazdów. Do końca roku 1968 na orbitach ziemskich znajdowały sie ogółem 383 obiekty. W tym samym okresie 26 lotów — tō kosmiczne wyprawy załogowe. Kosmonauci przebywali w swoich statkach ogółem 2 842,1 godziny.

★

Na tegorocznym paryskim Salonie Lotniczym i Astronautycznym ze szczególnym rozmachem demonstrowane będą osiągnięcia Francji w dziedzinie techniki rakietowej. Stoisko CNS zajmuje powierzchnię 2 000 metrów kwadratowych. Wystawione zostaną pojazdy rakietowe „Diamant-B", „Coralie", makiety przyszłościowych rakiet i podzespołów oraz modele sztucznych satelitów. Osobne miejsce poświęcone będzie centrum kosmicznemu w Gujanie.

★

Siódmy kongres międzynarodowy poświęcony naukom astronautycznym odbędzie sie w Rzymie w dniach 14—18 września. Przewidziano 5 zebrań generalnych i 50 zebrań w komisjach specjalnościowych.

★

W prasie francuskiej opublikowano pierwsze zdjęcia makiety satelity telekomunikacyjnego „Symphonie". Jak wiadomo, ma on być budowany wspólnymi siłami Francji i NRF.

★

W końcu kwietnia odbyły się próby stacjonarne Titana-III M, nowego silnika rakietowego na stały materiał pędny. Próby przeprowadzono w Centrum Coyote (USA). Silnik pracował 116 s. Jego ciąg wynosi 630—725 Ton. długość 30 m, średnica 3 m, a ciężar 350 Ton. Nowy silnik jest największym z budowanych do tej pory w Stanach silników na stały materiał pędny. Silnik przeznaczony jest do pojazdu Titan III M, który ma być zastosowany w roku 1971 do wyniesienia na orbitę ziemską obserwatorium załogowego o masie około 14,5 tony.

★

W chwili pisania niniejszej notatki prawdopodobnie dwie sondy radzieckie „Wenus-5" i „Wenus-6" znajdują się już w pobliżu planety Wenus. Warto przypomnieć, że start sond nastąpił w dniach 5 i 6 stycznia roku bieżącego.

★

14 maja umieszczono na orbicie ziemskiej nowego radzieckiego sztucznego satelitę „Kosmos"-281".

★

Lotnicza prasa francuska przynosi kilka informacji na temat ostatniej konferencji radziecko-francuskiej poświęconej pokojowemu wykorzystaniu przestrzeni kosmicznej. Jak wiadomo, współpraca obu państw w tej dziedzinie rozpoczęła się w 1966 roku. Na kwietniowej konferencji postanowiono m .in. umieścić na orbicie ziemskiej małego satelitę konstrukcji francuskiej. Wyniosłaby go rakieta radziecka. Poza tym postanowiono kontynuować sondaże rakietowe z wyposażeniem francuskim oraz prowadzić wspólne studia nad telekomunikacją satelitarną.

★

Z australijskiego ośrodka rakietowego w Woomera wystartowała w kwietniu dwusetna brytyjska rakieta sondująca typu „Skylark". Pierwszy start tej rakiety nastąpił w 1957 roku podczas trwania Międzynarodowego Roku Geofizycznego.

SŁAWNI LOTNICY

Aleksandra Chmielnicka

Czołowa spadochroniarka radziecka Aleksandra Chmielnicka osiągnęła w roku ubiegłym ogromny sukces sportowy. W pięknej i porywającej walce sportowej na Spadochronowych Mistrzostwach Związku Radzieckiego rozegranych we Władymirsku zdobyła tytuł absolutnego mistrza ZSRR. Tytuł ten uzyskała spośród 93 najlepszych sportowców Związku Radzieckiego, którzy uczestniczyli we wspomnianych zawodach. Tego niespodziewanego sukcesu gratulowali jej wszyscy. Był to rzeczywiście sukces ogromny.

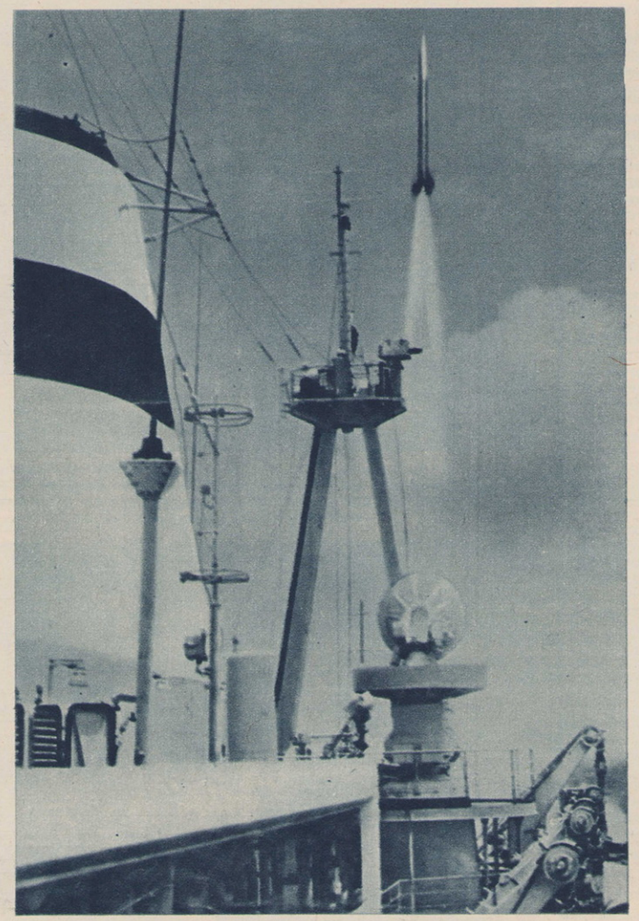
Od najmłodszych lat Ola uczyła się dobrze. Lubiła książki, muzykę, chętnie rysowała. W szkole zapisała się do kółka szybowcowego, ukończyła kurs teoretyczny, a następnie zaczęła latać na szybowcach. Wkrótce jednak zainteresowała się sportem spadochronowym.

Z zapałem przystąpiła więc do treningu w sporcie spadochronowym. W stosunkowo krótkim czasie wykonała setny skok ze spadochronem z samolotu. Od maja 1956 roku — kiedy to przeprowadziła pierwszy skok — do 1964 roku minęło osiem długich lat. W tym okresie Chmielnicka ustanowiła wiele rekordów krajowych i międzynarodowych, zajmowała dobre miejsca w Spadochronowych Mistrzostwach Związku Radzieckiego.

Właśnie w 1964 r., po zdobyciu przez Chmielnicką 9 miejsca w mistrzostwach ZSRR, na wniosek trenera kadry narodowej Pawła Storcienki powołana została do Spadochronowej Kadry Narodowej Związku Radzieckiego — rokująca coraz większe nadzieje sportowe — Aleksandra Chmielnicka.

Po intensywnym treningu w Taszkiencie Aleksandra Chmielnicka wyjechała do Lipska bronić barw swego kraju na Spadochronowych Mistrzostwach Świata. Zajęła ona tam 5 miejsce wśród kobiet. Jej wynik przyczynił się do zajęcia przez spadochroniarki radzieckie pierwszego miejsca w klasyfikacji drużynowej. Za osiągnięcia uzyskane na mistrzostwach świata przyznano jej tytuł „Mistrzyni Sportu ZSRR klasy międzynarodowej". Ponadto uczestnicząc w Spartakiadzie Narodów ZSRR wywalczyła tytuł absolutnej mistrzyni w spadochroniarstwie.

Startowała także w zawodach o „Puchar Adriatyku" w Jugosławii oraz uczestniczyła w spotkaniu ze sportowcami francuskimi. Aktualnie ma ponad tysiąc skoków wykonanych z samolotu. (m)



START Z POKŁADU STATKU

Zdjęcie, które przedstawiamy obok dokonane zostało podczas startu radzieckiej rakiety meteorologicznej z pokładu statku służby hydrologiczno-meteorologicznej ZSRR „Profesor Wiese". Startuje seryjna rakieta typu MR-12, która może osiągnąć wysokość około 180 km. W skład systemu związanego z rakietowym sondażem atmosfery na statku znajdują się stacje radiotelemetryczne oraz elektronowa maszyna cyfrowa typu Mińsk-22.

Foto: Sowieckij Sojuz

REWIA MAŁYCH SAMOLOTÓW W ŁODZI

Tekst i zdjęcia: ZDZISŁAW SZAJEWSKI

W dniach 3—4 maja już po raz drugi Aeroklub Łódzki zorganizował Ogólnopolskie Zawody Modeli Redukcyjnych na Uwięzi o memoriał kpt. Jerzego Różańskiego. Na starcie tegorocznej imprezy stanęło 36 zawodników reprezentujących osiem aeroklubów regionalnych.

W pierwszym dniu imprezy w godzinach popołudniowych przeprowadzono ocenę modeli za wykonanie. Dokonała jej komisja sędziowska w składzie: A. Trzciński, W. Krzyżanowski i W. Bredsznajder. Zgłoszone modele były bardzo różne, toteż rozpiętość punktacji była bardzo duża. Od 1309 pkt. za model D.H-„Hornet" Ostrowskiego do 261 pkt. za model Piper Super Cub Wolniaka.

Pięknym wykonaniem wyróżniał się model zbudowany przez Ostrowskiego, który go wykonał w rekordowym czasie — 9 miesięcy. Jest to wierna kopia samolotu myśliwskiego, dwusilnikowego D.H-„Hornet" F.HK III, wykonany w podziałce 1:8. Do napędu zastosowano dwa silniki (Merco i Fox). Model wyposażony jest w chowane podwozie, otwierane klapy, światła pozycyjne i rakiety. Model jest bardzo lekki, waży 2,550 kG.

Drugim, zresztą znanym już modelem był „Junak-3" Zbigniewa Jurka z Aeroklubu Opolskiego. Model wyróżniał się czystością wykonania, pełnym wyposażeniem kabiny, podwoziem amortyzowanym, miał światła pozycyjne, reflektor do lądowania, klapy. Silnik „Sokół" 5 cm³.

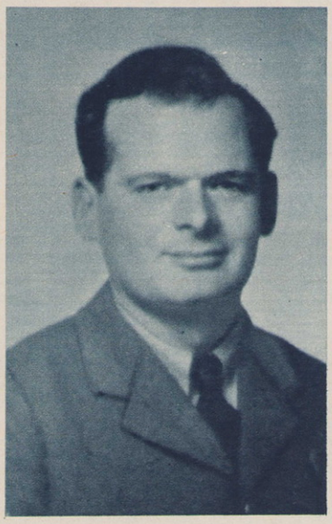
Bardzo ładnie prezentował się model Mustanga P-51 D Andrzeja Umińskiego w podziałce 1:8 z silnikiem Super Tigre 9,6 cm³. Oryginalny był model Haniszewskiego PWS-e-12 w podziałce 1:7, bardzo starannie wykonany z piękną makietą silnika. Duży ten dwupłat ważył tylko 2,20 kG.

Duże zainteresowanie wzbudził model samolotu An-22 „Anteusz" Stanisława Korczaka z Aeroklubu Wrocławskiego. Podobnie jak na Salonie Lotniczym w Paryżu „Anteusz" imponował wielkością (podziałka 1:25,7). Jeżeli chodzi o wykonanie, to można mieć wiele zastrzeżeń do konstruktora. Tłumaczy go co prawda krótki czas wykonania — bo też około 9 miesięcy. Szkoda jednak, że Korczak włożył wiele wysiłku w urządzenia wewnętrzne (ruchomy radar, syrena alarmowa itp.) czego i tak komisja w żaden sposób nie mogła dojrzeć. Było dużo dyskusji, czy model poleci. Poleciał!

Ciekawym, a jednocześnie pocieszającym zjawiskiem tegorocznych zawodów był liczny udział młodzieży — juniorów urodzonych w la-

Jerzy Ostrowski z Aeroklubu Częstochowskiego, zwycięzca zawodów łódzkich z modelem DH „Hornet".

Powyżej — Siostra kpt. pil. Jerzego Różańskiego składa wiązankę kwiatów pod pomnikiem ku czci poległych lotników. Poniżej — Płk Witold Łokuciewski wręcza puchar im. J. Różańskiego zwycięzcy zawodów. Warto podać, że Jerzy Ostrowski zdobył puchar już po raz drugi.



JERZY RÓŻAŃSKI

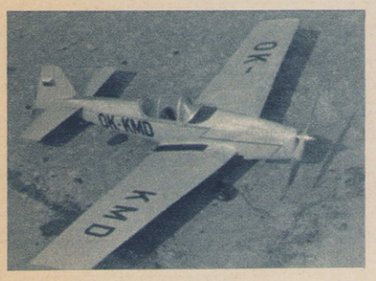
Jerzy Różański urodził się w Łodzi w 1910 roku. Od najmłodszych lat interesuje się lotnictwem, buduje modele latające. Służbę wojskową odbywa w Marynarce Wojennej. Wada wzroku uniemożliwia mu służbę w lotnictwie. Po powrocie z wojska ponawia starania, a wytrwałość i cierpliwość, z jaką potrafi walczyć o prawo do latania, daje wreszcie pozytywne rezultaty. Kończy podstawowe szkolenie samolotowe w Aeroklubie Warszawskim i wkrótce staje się czołowym pilotem tego klubu. Uczestniczy w zawodach samolotowych, zajmując z reguły czołowe miejsca. Lata na szybowcach, jest jednym z pierwszych skoczków spadochronowych AW. Nieprzeciętne zdolności organizacyjne i fanatyczne wprost umiłowanie lotnictwa sprawiają, że zostaje kierownikiem wydziału lotniczego, a od 1937 roku pełni funkcje inspektora lotniczego LOPP w zarządzie stołecznym. W okresie tym opiekuje się modelarstwem, rozwija Ośrodek Szybowcowy LOPP w Starej Miłosnej k.Warszawy, gdzie przeprowadza jedne z pierwszych w tym okresie, próby holu szybowców przy pomocy bloczka — prototypu dzisiejszych wyciągarek. Daje się poznać jako doskonały akrobata, najlepszy w 1938 roku pilot w tej dyscyplinie sportu lotniczego w kraju. Po wybuchu II wojny światowej lata jako pilot łącznikowy na RWD-8, następnie przedostaje się do Francji gdzie przechodzi przeszkolenie na francuskich samolotach wojskowych. Przybywa później do Wielkiej Brytanii i jako jeden z pierwszych, zgłasza się do zespołu pilotów w Afryce. Transportuje drogą powietrzną samoloty różnych typów z Takoradi na Złotym Wybrzeżu w głąb lądu afrykańskiego. Udaje mu się w tym czasie uzyskać przydział do angielskiego dywizjonu myśliwskiego, w którym bez przeszkolenia myśliwskiego walczy z Luftwaffe w Libii. Wraca do Wielkiej Brytanii, gdzie lata jako pilot w 315 Dęblińskim Dywizjonie Myśliwskim PSP.

Po sześciu miesiącach lotów bojowych jako myśliwiec, przeszkolony na samolotach wielosilnikowych otrzymuje przydział do dywizjonu 300 Ziemi Mazowieckiej. Lata początkowo na zadania bojowe jako drugi pilot na „Wellingtonach", później jako dowódca załogi, a po przezbrojeniu — na „Lancasterach". W nocy z 12 na 13 czerwca 1944 roku, powracając z nalotu na Gelsenkirchen na uszkodzonym w walce z myśliwcami niemieckimi bombowcu, kpt. pil. Jerzy Różański ginie u wybrzeży Holandii koło miejscowości Ilsselmeer. Wraz z nim zginęła cała załoga w składzie: nawigator porucznik Mieczysław Hahn, bombardier-obserwator podporucznik Wacław Bakun, radiooperator sierżant Albin Pacuła, mechanik pokładowy sierżant Gustaw Szeliga oraz strzelcy pokładowi: st. sierżant Marian Wróblewski i sierżant Rajmund Barzdo.

Przyjaciele i towarzysze broni Jerzego Różańskiego, pragnąc uczcić pamięć tego wybitnego pilota, ufundowali puchar przechodni na zawody modeli redukcyjno-latających na uwięzi, jakie organizuje rokrocznie Aeroklub Łódzki.

Tak więc impreza modelarska nosząca imię poległego w walce z faszyzmem łodzianina, przyczynia się w znacznym stopniu do popularyzacji i rozwoju pięknej dyscypliny sportu lotniczego w kraju.

E. H.



Model BA-4B wykonany przez juniora Bogdana Tomaszka z Aeroklubu Łódzkiego i model Zlina 226-A Jerzego Cymbora z Białegostoku.

tach 1950—53. Kilku z tych młodych ludzi zaprezentowało całkiem niezłe modele. Bardzo mi się podobał model MiG-3 Stefana Gondyńskiego. Jedyną wadą były małe rozmiary modeli. Drugim juniorskim modelem zwracającym uwagę był samolot BA-4B Bogdana Tomaszka.

W drugim dniu zawodów komisja przystąpiła do oceny wyników lotów. Poprzedzone to zostało uroczystością otwarcia zawodów, które tradycyjnym zwyczajem odbyło się przed obeliskiem ku czci poległych lotników z Łodzi, gdzie obok innych figuruje nazwisko kpt. Różańskiego. Obok przybyłej rodziny Jerzego Różańskiego zawody nasze zaszczycił swą obecnością sławny lotnik, płk Witold Łokuciewski, który dokonał aktu otwarcia zawodów. Uroczystość zakończona została złożeniem wiązanek kwiatów pod obeliskiem w asyście lotniczej drużyny harcerskiej, oraz prezentacją modeli.

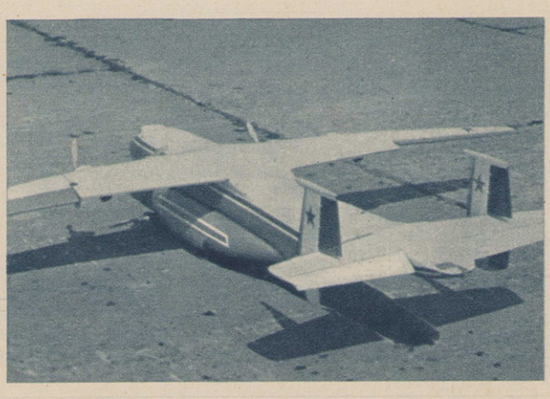
Oficjalne starty rozpoczęto około godziny 11. Dwum składom komisji przewodniczył Zdzisław Pakielewicz z Wrocławia. Pogoda słoneczna, upalna. Co prawda wiatr, dał się jednak solidnie we znaki modelarzom z małymi modelami. W sumie na 36 zawodników loty zaliczyło tylko 17. Zasłużone zwycięstwo uzyskał Jerzy Ostrowski z Aeroklubu Częstochowskiego. Ostrowski oblatywał swój model dopiero na zawodach. Na to może sobie pozwolić tylko zawodnik bardzo doświadczony. Drugie miejsce zdobył dużą różnicą punktów Z. Jurek, a trzecie R. Mucha dość ładnym modelem samolotu Ut-2.

Nie obyło się bez kraks i emocji Rozbił swój model Gański. Podobną kraksę miał Stefan Różycki z Wrocławia z Cessną-182. Dużo trudności było ze startem „Anteusza". W pierwszym locie nie udało się rozruszyć silników. Według relacji Korczaka, pilotowanie giganta nie było łatwe, a komisja podejrzewała, czy model mieści się w przepisowym ciężarze. Wielu modelarzy miało trudności w lataniu. Ogólnie mówiąc, to mamy wielu dobrych wykonawców modeli, ale z pilotażem jest gorzej. Obserwując Ostrowskiego, nasuwa się wniosek, że wszyscy modelarze budujący makiety, winni najpierw uprawiać akrobację.

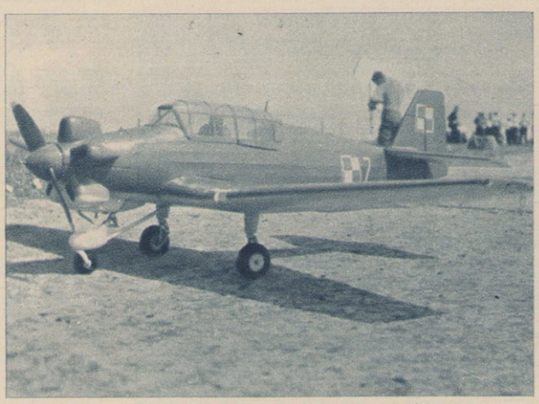
Zakończenie zawodów odbyło się na lotnisku. Puchary Różańskiego i ZMS wręczył płk Łokuciewski. Wielką ilość nagród w postaci silników i planów modelarskich ufundowanych przez przyjaciół i towarzyszy broni kpt. Różańskiego wręczyła zwycięzcom jego siostra. Wszyscy uczestnicy otrzymali pamiątkowe proporce i druk okolicznościowy.

Gigantyczny model „Anteusza" budził zrozumiałe zainteresowanie zawodników i licznie zebranej młodzieży.

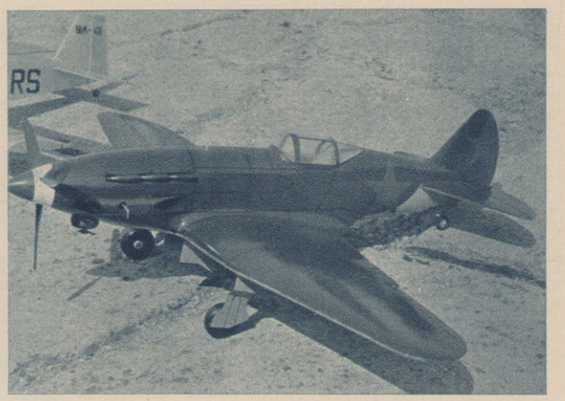
Startuje An-22 „Anteusz".



„Anteusz" dzieło Stanisława Korczaka z Aeroklubu Wrocławskiego.

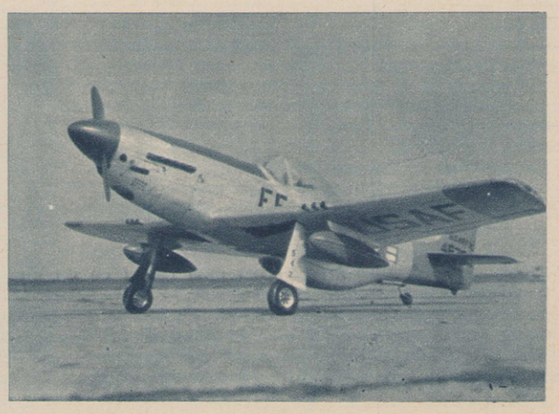


„Junak-3" wykonany przez Zbigniewa Jurka z Aeroklubu Opolskiego. Silnik 5 cm³



MiG-3 wykonany przez 16-letniego Stefana Gondyńskiego.

Model samolotu rolniczego Piper „Pawnee" wykonany przez Leszka Mastalskiego z Wrocławia.



„Mustang" P-31 D — dzieło Andrzeja Umińskiego z Aeroklubu Łódzkiego.

Pionier polskiego SZYBOWNICTWA

W dniach od 22 maja do 5 czerwca przeprowadzone zostaną w Lisich Kątach kolejne zawody szybowcowe II Ligi, które począwszy od 1969 roku otrzymają swego patrona, Szczepana Grzeszczyka – pioniera szybownictwa polskiego.

Jesienią tego roku w Muzeum Techniki w Warszawie otwarta zostanie ekspozycja poświęcona życiu i działalności sportowo-technicznej inż. Szczepana Grzeszczyka, który zmarł 5 maja 1967 roku. Ekspozycja muzealna składać się będzie z pamiątek, które ofiarowały muzeum: żona Grzeszczyka – Helena i siostra – Jadwiga.

Na wniosek Klubu Seniorów Lotnictwa Aeroklubu PRL już wkrótce jedna z ulic Warszawy otrzyma nazwę naszego znakomitego pilota i konstruktora.

Dla zapoznania szerszego ogółu czytelników z działalnością lotniczą inż. Szczepana Grzeszczyka publikujemy jego sylwetkę.

Od ponad dwóch lat nie ma wśród żyjących Szczepana Grzeszczyka, pioniera szybownictwa w Polsce.

Kim był Szczepan Grzeszczyk?

Na pewno znakomitym pilotem, świetnym konstruktorem, pierwszorzędnym organizatorem i sportowcem, niezapomnianym instruktorem, a nade wszystko niezrównanym kolegą.

Żył przez pół wieku w ścisłym powiązaniu z lotnictwem, pozostawiając w nim trwały ślad swej wszechstronnej osobowości. Wierny idei, której poświęcił się bez reszty, trwał nieprzerwanie na trudnym posterunku lotniczym od chwili, gdy po raz pierwszy zajął miejsce za sterem samolotu.

Dzięki wspaniałym wyczynom szybowcowym już w stosunkowo młodym wieku zdobył zasłużony liść wawrzynu, który uczynił go sławnym. Stąd też światowemu rozgłosowi jego nazwiska należy zawdzięczać, że imię Polski zostało zapisane złotymi zgłoskami w historii szybownictwa.

Blask sławy i autorytetu w sprawach szybownictwa łączył się zawsze z jego osobą, nie rzucił też nigdy cienia na jego sposób bycia. Był człowiekiem o nieskazitelnym charakterze, bezpośrednim, powszechnie cenionym i lubianym. Nieprzeciętnie uzdolniony, pełen twórczych wizji i zapału do ich urzeczywistniania, umiał jak mało kto zaskarbić sobie szacunek i uznanie wszystkich tych, z którymi się zetknął. Stał się po dzień dzisiejszy legendą człowieka przestworzy. Uczynił więcej niż było to możliwe w okresie rozwoju szybownictwa, do którego tak walnie się przyczynił.

Grzeszczyk stał się synonimem niezwykłego szybownika i konstruktora. Urzeczywistnił marzenia tysięcy zapalonych entuzjastów latania, pozostał ich patronem i wychowawcą. Jeśli otworzył przestworza przed młodzieżą, to żądał od niej latania ponad poziomy, jeśli udostępnił jej tajemnice latania bez silnika, to pragnął, aby młodzież ta rozpostarła wysoko silne skrzydła nad ziemią ojczystą, jeśli zabiegał o masowy rozwój szybownictwa w Polsce, aby stało się ono sportem ludowym, to nieprzerwanie marzył o jego potędze i rozgłosie światowym.

Oto Szczepan Grzeszczyk, inżynier pilot, wyjątkowo piękna i niezwykła postać lotnictwa polskiego w ogóle, a szybownictwa w szczególności. Postać, która zdobędzie sobie uznanie i trwałą pamięć każdego pokolenia lotniczego naszego kraju.

*

Urodził się w tysiąc dziewięćset pierwszym roku w Warszawie. Początkowo uczęszczał do gimnazjum o kierunku humanistycznym. Interesowały go jednak przedmioty matematyczno-fizyczne. Rozpoczął więc naukę w gimnazjum realnym, które ukończył z wyróżnieniem. Od najmłodszych lat ciekawiły go zagadnienia techniczne, problemy konstrukcyjne, a przede wszystkim maszyny. Z biegiem czasu spośród wszystkich maszyn szczególną uwagę poświęcił maszynom latającym. Tym też maszynom pozostał wierny na zawsze.

Początkowo studiował na Politechnice Warszawskiej, jednak po pewnym czasie wraz z grupą kolegów przeniósł się do Lwowa. Nieco wcześniej latał w Eskadrze Treningowej Głównego Parku Lotniczego w Warszawie. Był jednym z trzech cywilów — obok Drzewieckiego i Dąbrowskiego (późniejszych konstruktorów lotniczych) — którym ówczesne władze wojsk lotniczych zezwoliły na szkolenie samolotowe. Ogółem, w połowie lat dwudziestych, we wspomnianej eskadrze wykonał czterysta sześćdziesiąt lotów. Początkowo latał na „Hanriocie", przeważnie z instruktorem Bocheńskim, następnie pilotował „Breguety", „Morany", „Potezy" i „Spady". Samodzielnie latał do Dęblina, Białej Podlaskiej i Krakowa.

Pod koniec 1926 roku, kiedy to w niewielkiej kreślarni Politechniki Lwowskiej odbywało się Walne Zgromadzenie członków Związku Awiatycznego, Szczepan Grzeszczyk zabrał głos w sprawie latania samolotowego. Przedstawił on kolegom, że istnieją realne szanse nauki pilotażu. — Trzeba tylko takie szkolenie zorganizować — zakończył swe wystąpienie. Klaskano na znak aprobaty.

Wkrótce też zainteresował się szybowcem budowanym przez Wacława Czerwińskiego. Pod koniec dwudziestego siódmego roku, w okresie ferii zimowych, pobył w Warszawie wykorzystał na omówienie z redaktorem Osińskim projektu powołania do życia Akademickiego Aeroklubu we Lwowie. Zaistniały możliwości uzyskania od władz wojskowych samolotów do szkolenia młodych adeptów lotnictwa.

Nadszedł styczeń dwudziestego ósmego roku. Szczepan Grzeszczyk, zapewniwszy sobie współpracę kolegów, postanowił odłożyć ukończenie Politechniki Lwowskiej i przystąpić do utworzenia Aeroklubu Akademickiego. W lutym Związek Awiatyczny zwołał pierwsze zebranie organizacyjne kilkunastu osób zobowiązujących się pracować w aeroklubie. I oto nad deską rysunkową Szczepana Grzeszczyka pojawiło się ogłoszenie: „Chcesz latać? Zapisz się do Akademickiego Aeroklubu Lwowskiego!" Tymi słowy pierwszy prezes i zarazem jedyny pilot samolotowy Aeroklubu Akademickiego — Szczepan Grzeszczyk — wysoki, szczupły, zawsze opalony i ruchliwy, propagował idee latania.

As szybowcowy — Szczepan Grzeszczyk uśmiechnięty i zadowolony. Takim pozostał w pamięci u wszystkich tych, którzy się z nim zetknęli.

W maju tego samego roku uczestniczył już w wyprawie szybowcowej na Łysą Górę pod Złoczowem, gdzie przeprowadził cztery loty. Piąty, a zarazem 497 lot w życiu, zakończył się dla Grzeszczyka wypadkiem i poważną kontuzją. W pierwszym locie na szybowcu konstrukcji Czerwińskiego CW-1, trwającym 4 minuty i 13 sekund, ustanowił on dwa nowe krajowe rekordy szybowcowe: długotrwałości lotu i wysokości przewyższenia.

Od tego okresu datuje się nierozerwalny związek Szczepana Grzeszczyka z szybownictwem. Ciągle jest niezmordowany; organizuje kursy teoretyczne, rzuca śmiałe projekty, które następnie realizuje z grupą zapaleńców, wreszcie prowadzi szkolenie, początkowo samolotowe, a następnie szybowcowe.

A potem? Potem odkryto Bezmiechową, która w następnych latach uzyskała miano Akademii Szybowcowej. Ruszały tam rokrocznie ze Lwowa wyprawy, których plonem były coraz wspanialsze osiągnięcia sportowe. Tam rozpoczęto szkolenie pilotów szybowcowych, tam padały nowe rekordy krajowe, tam sprawdzano w licznych lotach przydatność nowego sprzętu szybowcowego.

Co robił Szczepan Grzeszczyk? Był inicjatorem i kierownikiem wypraw szybowcowych, na których występował nie tylko w charakterze instruktora, ale również pilota-rekordzisty. Bo trzeba wiedzieć, że miano pierwszego instruktora szybowcowego w naszym kraju przysługuje właśnie Grzeszczykowi.

Jako pierwszy w naszym kraju wykonał dłuższe loty żaglowe, o potem termiczne i jako pierwszy zdobył kategorię C pilota szybowcowego. Po minutowych lotach, których zresztą wykonał bardzo wiele, przyszła kolej na loty godzinne i wielogodzinne. A potem zainicjował loty wleczone za samolotem, loty nocne oraz przeloty otwarte.

Nie tylko organizował on latanie, szkolenie, nie tylko sam latał. Szczepan Grzeszczyk przystąpił również do projektowania szybowców. W tej dziedzinie był także pionierem. Pierwszy zbudowany szybowiec wyczynowy w Polsce był właśnie jego konstrukcji. Na SG-21, bo właśnie o nim mowa, szybowcu o nowoczesnej sylwetce i bardzo dobrych, jak na ówczesny okres, własnościach lotnych, konstruktor wykonał wiele udanych przelotów, a ponadto ustanowił rekord długotrwałości lotu wynoszący blisko osiem godzin.

W pierwszym okresie lat trzydziestych Szczepan Grzeszczyk, po uzyskaniu dyplomu inżyniera na Politechnice Lwowskiej, przeniósł się do Warszawy. Tu właśnie był potrzebny, tu czekało na niego wiele spraw, które tylko on mógł dość szybko, i co najważniejsze, z powodzeniem rozwiązać. Przystąpił do owocnej pracy jako kierownik Sekcji Prób w Locie Instytutu Tech-

Szczepan Grzeszczyk w kabinie swego pierwszego szybowca SG-21 LWÓW. Konstruktor oblatał go 16 października 1931 roku w Warszawie.

stanowisko kierowniku grupy konstruktorów. Stał się szybko specjalistą w nowej dziedzinie lotnictwa. Lubiany przez kolegów i przełożonych za znaną wszystkim energię, rozwinął dział w zakładach lotniczych, którego był kierownikiem.

Pracował bardzo intensywnie. Mimo bólów, które pojawiły się w okolic serca, zamiast odpocząć, wyjechał w podróż służbową do Waszyngtonu. Rano znaleziono go martwego. Przy jego śmierci, która przyszła tak nagle, nie było nikogo.

Pamiętał jednak za życia o polskim szybownictwie, o młodzieży latającej w kraju, zapisując w testamencie fundusze, które winny być przeznaczone na rozwijanie idei, której poświęcił całe swe życie.

*

Szczepan Grzeszczyk przeszedł do historii lotnictwa polskiego jako jedna z najwybitniejszych i najbardziej zasłużonych postaci. Pozostawił po sobie ogromny dorobek techniczny i organizacyjno-sportowy. Jego wiedza techniczna, inicjatywa i wizja przyszłości wywarły duży wpływ na kierunek rozwoju lotnictwa w Polsce.

Z jego to inspiracji rozwój szybownictwa w naszym kraju osiągnął tak wysoki poziom, iż stało się ono przed wybuchem drugiej wojny światowej drugą potęgą na świecie. Oczywiście

nicznego Badań Lotnictwa. Jak się spodziewano, już w krótkim czasie dał się poznać jako inicjator i organizator bardzo istotnych przedsięwzięć naukowych. Dał się również poznać jako wybitny inżynier i doskonały pilot.

Ale Szczepan Grzeszczyk, którego już wówczas znała i ceniła cała Polska lotnicza, nie ograniczył się jedynie do pracy zawodowej. Z własnej inicjatywy, ale za zgodą władz, przeprowadził z ogromnym sukcesem eksperyment, wykazując w sposób naukowo-dydaktyczny, że kandydaci na pilotów wojskowych mogą być szybciej i taniej wyszkoleni, jeśli przed zajęciem miejsca w kabinie samolotu rozpoczną latanie szybowcowe.

Projekt Grzeszczyka — poparty przeprowadzonym eksperymentem, a następnie jego wnikliwą analizą — Dowództwo Lotnictwa Polskiego przyjęło jako podstawę do zmiany systemu szkolenia pilotów wojskowych.

Wkrótce też na terenie odkrytego szybowiska w Ustianowej założono Wojskowy Obóz Szybowcowy, w którym przyszli piloci wojskowi przechodzili naturalną selekcję przydatności do służby w powietrzu.

W połowie trzydziestego drugiego roku Szczepan Grzeszczyk, wspólnie z Bolesławem Łopatniukiem, uczestniczył w Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych w Wasserkuppe (Niemcy). Obaj piloci polscy startowali na sprzęcie konstrukcji Grzeszczyka: SG-21 i SG-28. Na wspomniane zawody Szczepan Grzeszczyk udał się wprost z łóżka, wbrew woli lekarzy. Na kilka dni przed wyjazdem stan zdrowia polskiego asa szybowcowego, jak nazywano wówczas Grzeszczyka, był taki, że do lotów prototypowych szybowca SG-28 musiano konstruktora wkładać do kabiny przed startem i po lądowaniu wynosić z szybowca. Mimo złamanego obojczyka, Grzeszczyk osobiście oblatał swoją nową, drugą z kolei, maszynę wyczynową.

Pomimo odpowiedzialnej pracy zawodowej inż. Grzeszczyk nieprzerwanie udzielał się jako pilot szybowcowy i samolotowy. Uczestniczył z powodzeniem w Krajowych Zawodach Lotniczych zajmując m. in. drugie miejsce za Franciszkiem Żwirką. Brał także udział w olimpiadzie samolotów sportowych Challenge 1934. Prowadził też pierwszy w Polsce kurs akrobacji szybowcowej.

W trzydziestym piątym roku należał do współinicjatorów wznowienia Krajowych Zawodów Szybowcowych, uczestniczył w opracowaniu regulaminu tych zawodów oraz był ich honorowym gościem.

Na latanie szybowcowe miał coraz mniej czasu. W drugiej połowie lat trzydziestych w życiu Grzeszczyka rozpoczął się nowy okres, wymagający ogromnego wysiłku zawodowego i organizacyjnego. Powołany został do pracy w przemyśle lotniczym.

W Państwowych Zakładach Lotniczych w Warszawie początkowo pracował na stanowisku kierownika studiów i szefa pilotów doświadczalnych, a następnie zastępcy dyrektora PZL do spraw technicznych. Dział studiów, który mu podlegał, obejmował całokształt budowy prototypów samolotów przeznaczonych dla Wojsk Lotniczych. W tym okresie powstawały najnowsze samoloty wojskowe o różnym przeznaczeniu, przy czym niektóre z nich pod koniec lat trzydziestych przechodziły intensywne próby w locie. Spośród wielu, które wówczas projektowano i budowano, należy wymienić maszyny typu: „Łoś", „Jastrząb", „Wilk", „Sokół", „Lampart", „Sum", „Miś" i „Wicher". Na tym odpowiedzialnym stanowisku w PZL pozostał do wybuchu wojny.

SZYBOWCE KONSTRUKCJI INŻ. GRZESZCZYKA

SG-21	1931	6
SG-21 bis	1932	2
SG-28	1932	2
SG-28 bis	1933	3
SG-3	1933	5
SG-3 bis	1934	1
SG-3 bis/35	1935	1
SG-3 bis/36	1936	2
SG-7	1937	—
SG-7 bis	projekt	—
SG-8	projekt	—
WSPÓLNIE Z INŻ. KOCJANEM		
MEWA	1936	7

Po lewej: objaśnienie rubryk zestawienia — 1. oznaczenie szybowca, 2. rok oblatania prototypu, 3. liczba rekordów krajowych zdobytych przez poszczególnych pilotów na szybowcach konstrukcji inż. Grzeszczyka (ogółem — 22, łącznie z szybowcem MEWA — 29). Uwaga: konstrukcje SG-21 bis i SG-28 bis to szybowce zbudowane poza prototypami; SG-3 bis nosił również oznaczenie SG-3 bis/34. Po prawej: szybowiec SG-7 w okresie prób doświadczalnych w Warszawie (lato 1937).

Ogółem inż. Grzeszczyk skonstruował siedem szybowców wyczynowych, ponadto jeden wspólnie z Antonim Kocjanem (MEWA), dwa natomiast pozostały jedynie jako projekty. Ustanowił dziesięć rekordów krajowych. Otrzymał wiele odznaczeń za działalność w lotnictwie sportowym, w tym Złoty Krzyż Zasługi i Złoty Medal LOPP. Do wielu wyczynów i rekordów Polski doszedł jeszcze jeden. Szczepan Grzeszczyk był jedynym w Polsce pilotem mającym na swym koncie zaliczonych około stu dwudziestu szybowców i samolotów, na których latał. Długi ten rejestr obejmuje szybowce, samoloty sportowe, wojskowe oraz komunikacyjne.

Wybuch wojny rzuca Szczepana Grzeszczyka w wir nowych obowiązków. We Francji został powołany do składu osobowego Dowództwa Lotnictwa Polskiego. Po upadku Francji przybył do Wielkiej Brytanii, gdzie otrzymał przydział do Biura Instrukcji i Tłumaczeń w bazie Polskich Sił Powietrznych w Blackpool. Właśnie Grzeszczyk, pracując tam, był współtwórcą planów organizacyjnych oraz instrukcji dla polskich jednostek lotniczych powstających w W. Brytanii. W połowie wojny uzyskał nominację na dowódcę oddziału napraw samolotów w wielkim parku lotniczym. Od 1944 roku pracował w Ministerstwie Przemysłu Lotniczego. Miał wtedy stopień majora. Ponadto wchodził w skład Państwowej Rady Lotniczej powołanej przez rząd RP w Londynie.

Po zakończeniu wojny i rozwiązaniu Polskich Sił Powietrznych wyjechał początkowo do Argentyny, a następnei do Stanów Zjednoczonych, gdzie pracował jako konstruktor w Zakładach Budowy Śmigłowców Piaseckiego. W ostatnich latach życia inż. Szczepan Grzeszczyk zajmował nie on sam dokonał tego dzieła. Entuzjazm Grzeszczyka i wiara w realność idei, o którą walczył, pociągnęły ku szybownictwu tysiące młodych zapaleńców, którzy wzorując się na nim przyczynili się do rozwoju tego pięknego sportu w Polsce.

To on pierwszy podsunął myśl przeniesienia rozgrywanych do tej pory zawodów krajowych z terenów górzystych w teren płaski. To on w swoim artykule opublikowanym w drugiej połowie lat trzydziestych nakreślił szybownictwu nowe, śmiałe, a może zbyt nowoczesne drogi latania wyczynowego. To on był inicjatorem latania z określonym celem, zgłaszania zadań przelotowych przed startem, wreszcie latania prędkościowego.

Ta nowoczesność Grzeszczyka, dzisiaj może wydawać się bardzo zrozumiała i zwyczajna, ale wtedy, kiedy latano z wiatrem w ogon bez określonego z góry celu, była naprawdę odważna, ba — rewolucyjna. Tylko tej miary szybownik — jakim był wówczas Grzeszczyk — mógł sobie pozwolić na tak śmiałe przedstawienie koncepcji latania wyczynowego, które dzisiaj — co tu ukrywać — wydają się dziecinnie jasne.

Szybowce jego konstrukcji znane pod inicjałami SG, z każdym rokiem coraz bardziej doskonalsze, spotykały się z bardzo przychylną opinią pilotów na nich latających. Na maszynach Grzeszczyka ustanowiono wiele rekordów krajowych, przy czym uzyskano dziesiątki warunków do Srebrnych Odznak Szybowcowych. Na Krajowych Zawodach Szybowcowych rozegranych czterokrotnie w latach trzydziestych co najmniej jedna trzecia pilotów startowała na szybowcach konstrukcji Grzeszczyka.

Do ostatnich chwil życia Szczepan Grzeszczyk odznaczał się energią młodzieńczą, lotnością umysłu i niezwykłymi pomysłami konstruktorskimi. Ogromnym wysiłkiem woli, pracowitością i ruchliwością tak bardzo charakterystyczną dla jego osoby, osiągnął to, czego nie byli w stanie dokonać inni. Odszedł spośród ludzi żyjących, ale pozostał na zawsze w podręcznikach historii lotnictwa.

TADEUSZ MALINOWSKI

DH-60G — „GIPSY MOTH"

Polskie Linie Lotnicze LOT, w celu obniżenia kosztów lotów służbowych i taksówkowych pojedyńczych osób, zakupiły w 1930 r. angielski samolot dwumiejscowy De Havilland DH-60 G „Moth". Prototyp DH-60 „Moth" był oblatany 22.II.1925 r. Samolot „Moth" produkowany był w latach 1925—1934. Zbudowano 1 640 sztuk, łącznie wszystkich wersji (DH 60 „Moth", „Genet Moth", „Cirrus Moth", DH-60X „Moth", DH 60G „Gipsy Moth", DH-60M „Gipsy Moth", DH-60G III „Moth Major"). Wersji DH-60G zakupionej przez LOT i produkowanej od 1928 r. — zbudowano ok. 600 sztuk. „Moth" był jednym z najbardziej udanych i znanych samolotów sportowych oraz turystycznych tego okresu. Używany był w wielu krajach przez lotnictwo sportowe i do szkolenia. Między 1925 a 1930 r. wykonano na nim kilkanaście słynnych rajdów sportowych m.in. z Londynu do Australii. W 1965 r. na świecie znajdowało się w użyciu jeszcze ok. 20 samolotów „Moth". W 1931 r. powstała odmiana tego samolotu o lekkim skosie skrzydeł, oznaczona DH-82 „Tiger Moth" i zbudowana w latach 1932—1945 w liczbie ok. 5 000 sztuk. Kilka „Moth'ów" różnych wersji używało w latach trzydziestych nasze lotnictwo sportowe oraz wojskowe.

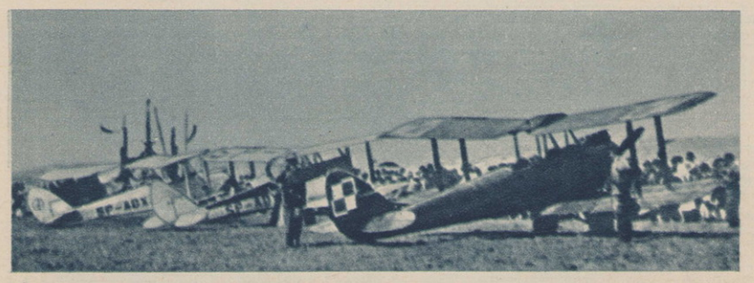
DH-60G „Gipsy Moth" używany przez LOT miał numer fabryczny 1 109 i otrzymał znaki rejestracyjne SP—ADX oraz imię Xawery. W latach 1930—1932 LOT użytkował „Moth'a" średnio po 50 h rocznie. Samolot nie miał żadnego wypadku. W 1932 r. LOT odsprzedał „Moth'a" polskiemu lotnictwu sportowemu — zastępując go w 1933 r. dwumiejscowym samolotem RWD—5 z zakrytą kabiną.

Gipsy „Moth" był dwupłatem konstrukcji drewnianej. Skrzydła składane na ziemi do tyłu. Napęd samolotu stanowił 4-cylindrowy silnik rzędowy (z cylindrami stojącymi do góry) De Havilland „Gipsy-I" o mocy nominalnej 100 KM, a startowej 110 KM, wyposażony w drewniane śmigło. Zbiornik dla 90 l paliwa umieszczony był w baldachimie górnego płata.

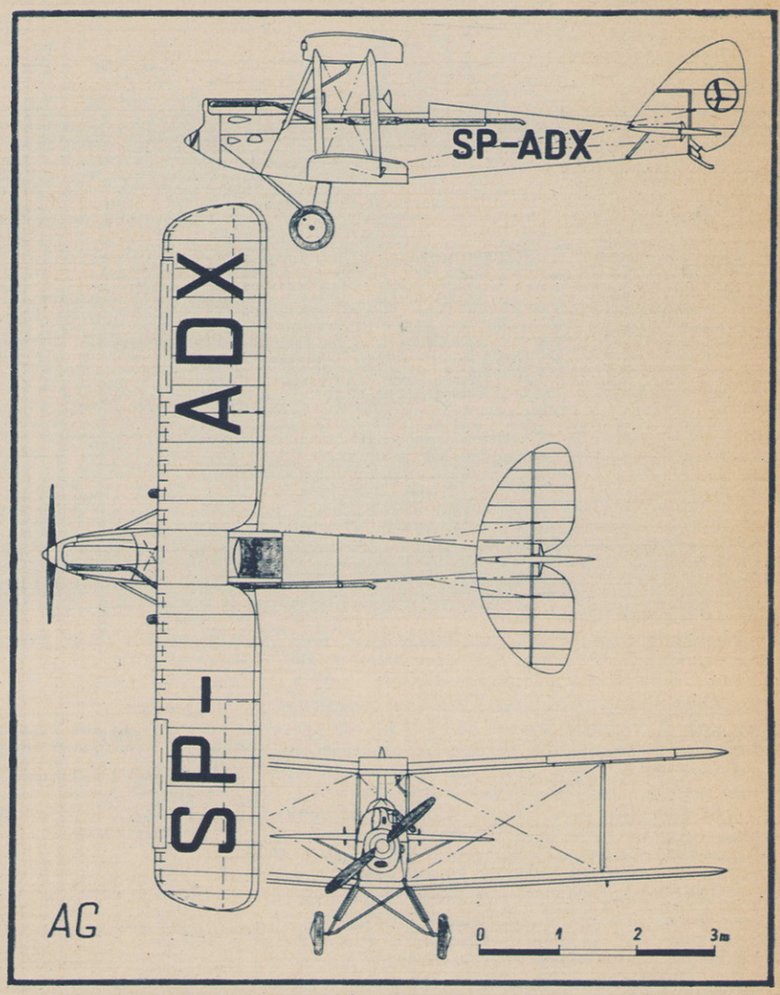
DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 9,15 m, długość — 7,3 m, wysokość — 2,8 m, pow. nośna — 22,6 m².
Ciężary: Ciężar własny — 436 kG, ciężar całkowity — 750 kG.
Osiągi: Prędkość max. — 158 km/h, prędkość przelotowa — 135 km/h, prędkość min. — 70 km/h, wznoszenie — 3,6 m/s, pułap — 5 500 m, zasięg — 470 km.

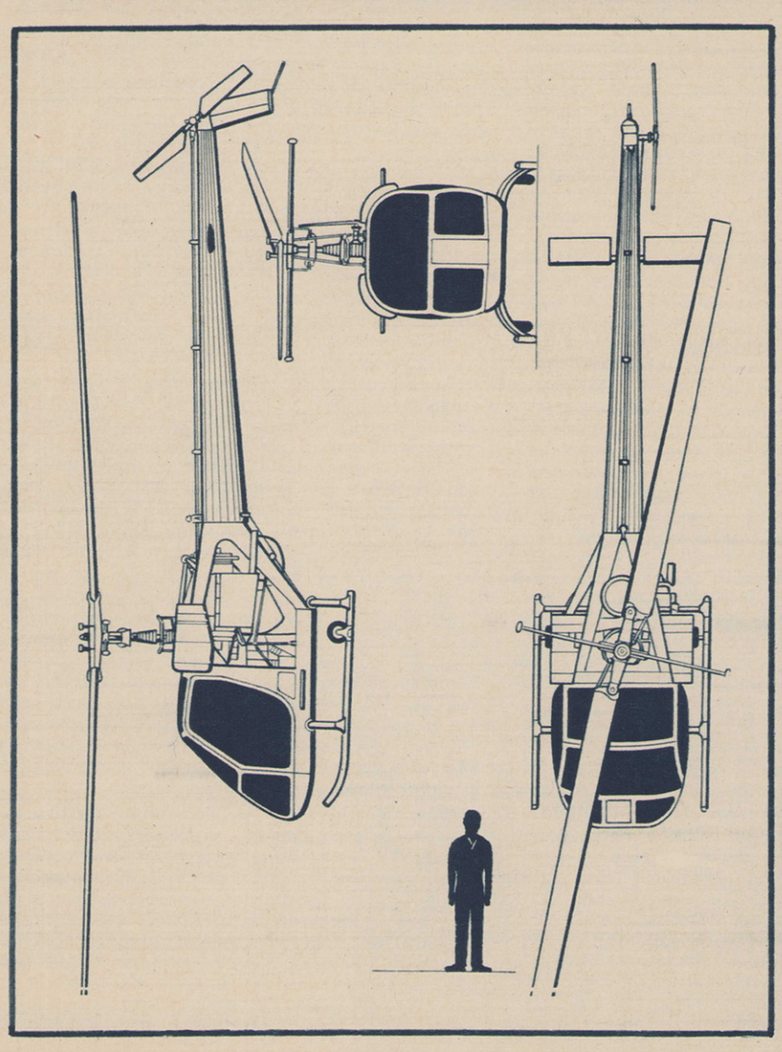
Mgr inż. ANDRZEJ GLASS



Polskie „Moth'y". Trzeci od prawej — taksówkowy „Gipsy Moth" LOT-u.



KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



SIAI — MARCHETTI/SILVERCRAFT SH-4 ● WŁOCHY

Włoska wytwórnia SIAI—Marchetti, znana dawniej pod nazwą Savoia-Marchetti czynna jest od 1915 r. Obecnie produkuje m. in. lekki śmigłowiec wielozadaniowy SH-4. Śmigłowiec ten rozwijany we współpracy z zakładami Silvercraft przeznaczony jest do szkolenia i treningu pilotów śmigłowcowych, lotów gospodarczych, prac agrolotniczych, lotów patrolowych, służby sanitarnej, a także — jako śmigłowiec łącznikowy i obserwacyjny. Prototyp SH-4 został oblatany w marcu 1965 r. Dostawy śmigłowców seryjnych od 1968 r.

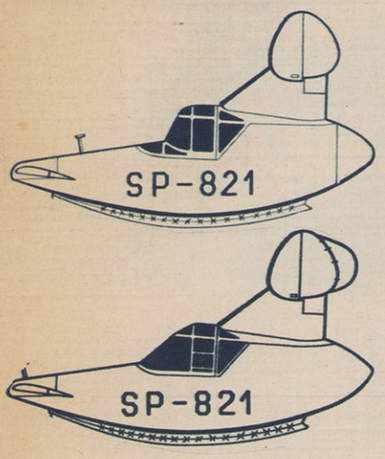
SH-4 jest jednowirnikowym śmigłowcem o układzie klasycznym. Wirnik dwułopatowy o łopatach drewnianych z okuciami z duralu. Śmigło ogonowe podobnej konstrukcji. Kadłub duralowy, konstrukcji półskorupowej. Oszklona kabina (sufit z niebieskiego pleksi) mieści 3 osoby załogi obok siebie. Drzwi z obu stron. Przewidziano obszerny bagażnik. Na końcu belki ogonowej ruchome powierzchnie ustateczniające, poziome i pionowe. Podwozie saniowe.

Napęd wirnika głównego i śmigła ogonowego od silnika tłokowego, płaskiego, 6-cylindrowego Franklin 6A-350D o mocy 235 KM, obniżonej do 170 KM dla zwiększenia żywotności. (JŚ)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Średnica wirnika — 9,03 m, długość całkowita — 10,47 m, wysokość — 2,98 m.
Ciężary: Ciężar własny — 507 kG, ciężar całkowity — 862 kG.
Osiągi: Prędkość max. (0 m) — 161 km/h, prędkość przelotowa — 140 km/h, wznoszenie — 5,7 m/s, pułap — 4 000 m, zasięg max. — 300 km.

KONSTRUKCJE 25-LECIA PRL



21. **IS-5 „Kaczka"** (1949)

Eksperymentalny szybowiec w układzie „Kaczki", to znaczy – z usterzeniem wysokości umieszczonym przed płatem. Skonstruowany w Instytucie Szybownictwa przez inż. inż. T. Kostię i I. Kaniewską. Oblatany w czerwcu 1949 r. Jednomiejscowa „Kaczka" odznaczała się zupełnie poprawnymi własnościami w locie, włącznie z akrobacją. Konstrukcja drewniana. Usterzenie wysokości umieszczone w przodzie kadłuba, usterzenie kierunku (w postaci płyt brzegowych) – na końcach skrzydeł. Prototyp przerobiono w czasie doświadczeń.

Rozpiętość – 11,56 m, długość – 4 m. Ciężar całkowity – 205 kG. Doskonałość – 17,3, opadanie min. – 1,26 m/s.

22. **„Zuch-2"** (1949)

Dwumiejscowy samolot szkolno-treningowy (wersja „Zucha-1") wyposażony w gwiazdowy silnik Bramo Sh-14 (160 KM), zamiast czeskiego rzędowego Walter „Minor 6-III". Prototyp „Zucha-2" został oblatany w kwietniu 1949 r. Następnie w LWD w Łodzi wykonano niewielką serię 5 maszyn tego typu, z przeznaczeniem dla aeroklubów. Samoloty seryjne różniły się od prototypu konstrukcją kabiny – miały oddzielny wiatrochron i poprawione tablice przyrządów oraz ulepszone hamulce. Samolot był dopuszczony do pełnej akrobacji.

Rozpiętość – 10,0 m, długość – 7,61 m. Ciężar całkowity – 1020 kG. Prędkość max. – 222 km/h, wznoszenie – 3,65 m/s, pułap – 4 750 m, zasięg – 1160 km.

KSIĄŻKI LOTNICZE

Wszystkim czytelnikom interesującym się zagadnieniami lotnictwa polecamy wybór fachowej literatury, a młodym (i starszym) modelarzom b. praktyczne poradniki ułatwiające samodzielne wykonanie modeli latających.

Wymienione niżej książki można nabyć w księgarniach „Domu Książki", a w przypadku trudności zamówić bezpośrednio w Wydawnictwach Komunikacji i Łączności.

Wyciąć — Wypełnić — Wysłać

Ilość egz.	Autor i tytuł	Cena zł.
.....	Borodzik F., Kamiński H., Krężałek J.: Lotnictwo gospodarcze	30.-
.....	Cheda W., Malski M.: Techniczny poradnik lotniczy. Tom I — Plastowce	60.-
.....	Gruchelski B., Szumielewicz H., Wanat T.: Przegląd i naprawa sprzętu lotniczego	65.-
.....	Kalestyński B.: Lotnictwo na co dzień	14.-
.....	Lipski J.: Eksploatacja lotniczych przyrządów pokładowych	18.-
.....	Lipski J.: Urządzenia hydrauliczne i pneumatyczne samolotów	18.-
.....	Lipski J.: Urządzenia zabezpieczające loty wysokościowe i kosmiczne człowieka	25.-
.....	Schier W.: Miniaturowe lotnictwo. Budowa latających modeli samolotów, szybowców i śmigłowców	50.-
.....	Schier W.: Miniaturowe silniki spalinowe	40.-
.....	Schier M. i W.: Wakacje z latawcem	10.-
.....	Uszyński T.: Polskie prawo lotnicze z komentarzem	15.-
.....	Wojciechowski J.: Budowa i pilotaż radiomodeli	40.-
.....	Zieleziński J.: Obsługa techniczna samolotów sportowych	28.-
.....	Zwieriew A. S.: Meteorologia synoptyczna	65.-

Zamawiam wyżej wymienione ilości książek i proszę o przesłanie ich za zaliczeniem pocztowym pod wskazanym adresem:

. . . . . .
Nazwisko i imię

. . . . . .
poczta — powiat

. . . . . .
Miejscowość, ulica, nr domu

. . . . . .
województwo

Przesyłkę zobowiązuję się wykupić natychmiast po jej nadejściu.

. . . .
data **podpis**

Druk

Znaczek pocztowy 20 gr

WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI

Warszawa 12
Kazimierzowska 52

Lotnicze tematy na stroju osobistym, to temat tyle ciekawy co oryginalny. Nasze zdjęcie przedstawia właśnie modelarza w swetrze, z licznymi sylwetkami samolotów i opadającym na spadochronie skoczkiem. Zdjęcie nadesłał LECH PITOŃ z Łodzi.

BUDOWA BALONU

Mam 18 lat, od dłuższego czasu interesuje się baloniarstwem. Chciałbym wiedzieć, czy mógłbym liczyć na powodzenie, gdybym z kilkoma kolegami zabrał się do budowy balonu. Proszę też poinformować mnie, z jakiego materiału wykonuje się powłoki balonów oraz ile kosztowałoby nas to przedsięwzięcie? — pisze **Bogdan Kluczkowski ze Strzemieszyc, pow. Będzin.**

Nie tylko nie zalecamy ale serdecznie odradzamy amatorską budowę balonu. Budowa taka tylko pozornie wydawać się może łatwa. W rzeczywistości jest to przedsięwzięcie niezwykle trudne, wymagające dużego doświadczenia i wiedzy oraz nie mniejszych środków.

SZKOŁY PODOFICERSKIE

Które szkoły podoficerskie związane są z lotnictwem i jakie są warunki przyjęć do tych szkół? — pytają **Jerzy Malec i Zbigniew Marciniak ze Szczecinka.**

Spośród podoficerskich szkół zawodowych, związane z lotnictwem są następujące szkoły:

Podoficerska Szkoła Zawodowa Wojsk Rakietowych i Artylerii;

Techniczna Podoficerska Szkoła Zawodowa Wojsk Lotniczych;

Podoficerska Szkoła Zawodowa Wojsk Radiotechnicznych;

Podoficerska Szkoła Wojsk Rakietowych Wojsk Obrony Powietrznej Kraju.

Do podoficerskich szkół zawodowych przyjmowani są absolwenci zasadniczych szkół zawodowych szkół przysposobienia rolniczego lub równorzędnych, w wieku 17—23 lat (urodzeni w latach 1946 — 1952).

Termin rekrutacji do tych szkół upływa z dniem 15 lipca br. Dokładnych informacji udzielają wszystkie Powiatowe i Dzielnicowe Sztaby Wojskowe (WKR-y).

UZUPEŁNIAMY SWOJĄ BIBLIOTEKĘ

Wiesław Kaczmarek — Ostrzeszów, ul. Stodolna 3, woj. poznańskie poszukuje starych numerów „Modelarza", „Małego Modelarza" i czasopisma czechosłowackiego „Kridla Vlasti". W zamian może odstąpić egzemplarze „Planów Modelarskich", „Horyzontów Techniki" książek lotniczych itp.

Andrzej Rybiarczyk — w. Podczerwone 133 a, pta Czarny Dunajec, pow. Nowy Targ poszukuje następujących numerów „Skrzydlatej Polski" z 1969 r: 1, 12, 13 i 15.

Przypominamy, że egzemplarze zdezaktualizowane „Skrzydlatej Polski" nabywać można w **Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch" — Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17,** na miejscu lub za zaliczeniem pocztowym.

ISKRA

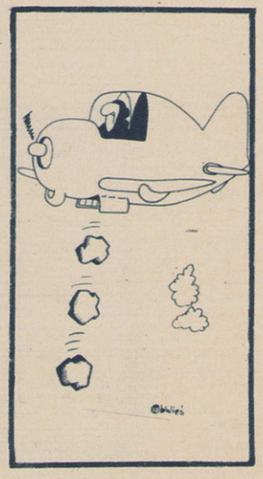
Czytelnik z Radomia (ul. Konopnickiej 46 m. 1). Zgłaszając swoją kandydaturę do opublikowania w Kąciku Przyjaciół Lotnictwa ISKRA należy oprócz danych o sobie, zainteresowań i adresu podać także własne imię i nazwisko.

ZDJĘCIE BAJANA

Jerzy Łęcki — Kraśnik Fabryczny. Chętnie wykorzystamy, przy okazji, zdjęcie Jerzego Bajana, którego Pan jest posiadaczem.

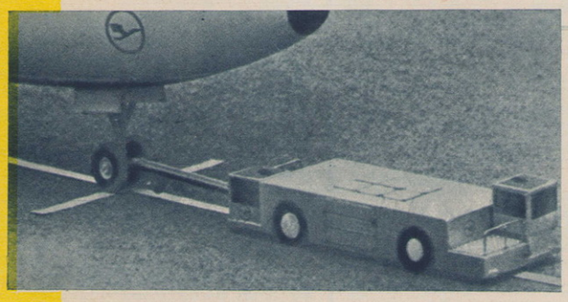
ALBUM SZKOLNY

Tadeusz Zębacki — Warmontowice, pow. Legnica. Nie wysyłamy żadnych zdjęć lotniczych. Do albumu szkolnego, którego tematem ma być komunikacja lotnicza, radzimy wykorzystać ilustracje zamieszczane w naszym tygodniku.



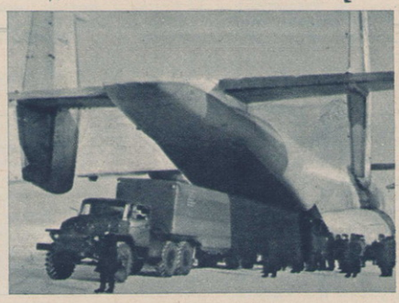
RAKIETĄ PO ŚWIECIE

DLA OLBRZYMA



Z pojawieniem się olbrzymich samolotów transportowych wyrósł nowy problem: ciągniki lotniskowe. Oto jeden z nich. Ma długość — 9,14 m, szerokość — 3,05 m, i wysokość — 1,57 m. Jego ciężar wraz z balastem wynosi 70,3 T. Siła uciągu na haku — 32 T. Jest wyposażony w silnik wysokoprężny o mocy 540 KM, napędzający generator elektryczny zasilający silniki elektryczne przy 4 kołach. Prędkość holowania samolotu o ciężarze 325 T na płycie lotniskowej wynosi 16 km/h. Obsługa — 1 osoba. Dwa stanowiska obsługi o regulowanej wysokości (od 1,57 m do 2 m).

„ANTEUSZE" PRACUJĄ



Radzieckie olbrzymy transportowe An-22 „Anteusz" w barwach „Aerofłotu" zaopatrują regularnie m. in. linie na północy ZSRR. Przewożą one ciężarówki, ciągniki, koparki, zespoły prądotwórcze itp. sprzęt transportowy i budowlany. Ciężar całkowity samolotu wynosi 250 T., a zabiera on 80 T ładunku handlowego.

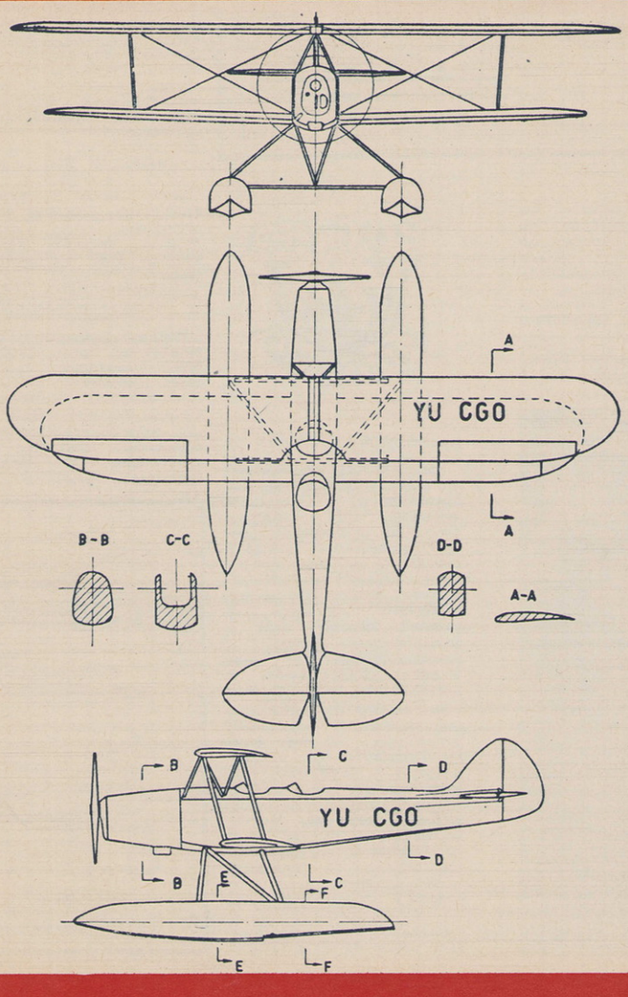
Samolot transportowy An-22 „Anteusz" był pokazany w 1965 r. na Salonie Paryskim.

NOWY SAMOLOT AKROBACYJNY

We Francji został oblatany prototyp 2-miejscowego samolotu akrobacyjnego Dalotel DM-165. Konstrukcja mieszana. Płat o wzniosie 3°, bez klap, hamulce aerodynamiczne typu szybowcowego, lotki zajmują ponad 50% rozpiętości, przednia krawędź skośna, tylna — prosta. Podwozie 2-kołowe wciągane elektrycznie. Silnik Continental 10-346A o mocy 165 KM. Jest to konstrukcja amatorska powstała w wyniku 9 lat studiów i eksperymentów z myślą o „idealnym" samolocie akrobacyjnym. DM-165 zainteresował już aerokluby.

PARYŻ - WARSZAWA - MOSKWA

Wprowadzony w maju br. przez francuskie towarzystwo „Air France" na linię Paryż — Warszawa — Moskwa nowy samolot pasażerski Boeing 727-200 („Super B-727") ma następujące dane techniczne: Rozpiętość — 32,92 m, długość — 46,68 m, wysokość — 10,36 m. Ciężar całkowity — 76 600 kG, ciężar handlowy — 15 000 kG. Prędkość przelotowa — 920 km/h, zasięg — 2 000 km, długość pasa do startu — 2 700 m, do lądowania — 1 700 m. Boeing 727-200 został oblatany w lipcu 1967 r. Trzy silniki Pratt-Whitney JT8D-7 o ciągu 6 350 kG każdy. Zapas paliwa — 29 070 l. Pojemność komór bagażowych — 41 m sześć. Liczba miejsce pasażerskich — 162 (klasa turystyczna). Silnik dwuprzepływowy ma długość — 3,12 m, ciężar własny — 1 400 kG i jednostkowe zużycie paliwa — 0,585 kG/kG ciągu/h. Są też inne wersje B-727-200 zabierające 148-168 pasażerów. Wyposażenie radionawigacyjne umożliwia loty w złych warunkach meteorologicznych (widoczność w pionie — 60 m, w poziomie — 800 m). Radar meteorologiczny pracuje na fali 5,6 cm. W razie konieczności ewakuacja 187 osób z pokładu samolotu trwa 82 s.



WODNOSAMOLOT „FIZIR" F-N

Wczasowicze spędzający urlop na jugosłowiańskim wybrzeżu w Dalmacji i Primorju widzieli zapewne nieraz zgrabny dwupłatowy wodnosamolot pływakowy w kolorze kremowo-czerwonym z ciemnoniebieskimi krawędziami natarcia. Jest to jugosłowiański 2-miejscowy samolot „Fizir" F-N, o długiej historii. Zaprojektowany w 1928 r. i oblatany w 1929 r. „Fizir" służył przed wojną w lotnictwie jugosłowiańskim jako podstawowy samolot szkolny. Był to samolot z podwoziem kołowym. W 1954 r. wznowiono produkcję tego samolotu również w wersji na pływakach z silnikami Walter „Mars" o mocy 145 KM lub Simons o mocy 160 KM.

Rysunki i zdjęcia: Air France, „ABC-Technike", „Air-Cosmos" i „Austroflug"